



Soziodemografischer Wandel

Raumentwicklung und Demographie

Evolution sociodémographique

Développement du territoire et démographie

L'evoluzione sociodemografica

Sviluppo del territorio e demografia



Editorial	3	Editorial	37	Editoriale	56
Soziodemografische Entwicklung und räumliche Struktur in der Schweiz	5	Evolution sociodémographique et structures territoriales de la Suisse	39	L'evoluzione sociodemografica e la struttura del territorio in Svizzera	57
Interview mit Brigit Wehrli-Schindler: «Zürich soll Stadt für alle bleiben»	8	Interview de Brigit Wehrli-Schindler: «Zurich, une ville pour tout le monde»	42	Intervista a Brigit Wehrli-Schindler: «Zurigo deve restare una città per tutti»	60
Die Stadt im soziodemografischen Wandel	12	La ville en mutation sociodémographique	46	La città e i suoi cambiamenti sociodemografici	64
Mobilität und demografischer Wandel	15	Evolution démographique et mobilité	49	La mobilità e il mutamento demografico	67
Gemeinden und ihre Strukturveränderungen	19	L'évolution démographique dans le canton de Soleure et ses effets sur le développement territorial	53	Il mutamento demografico nel Cantone Soletta e le sue conse- guenze sullo sviluppo territoriale	70
Wohnen im Alter muss flexibler werden	23	Impressum	79	L'invecchiamento in Ticino: riflessioni su una società urbana in transizione	73
Flächensparen im ländlichen Raum: Eine Initiative des Landes Baden-Württemberg	27			Impressum	79
Der demografische Wandel im Kanton Solothurn und seine Folgen für die Raumentwicklung	30				
Altern im Tessin: Eine urbane Gesellschaft im Übergang	33				
Impressum	79				

Editorial

Sabine Mühlinghaus
Wissenschaftliche Mitarbeiterin ARE
Sektion Siedlung und Landschaft
sabine.muehlinghaus@are.admin.ch



**«Raumentwicklung muss alle Generationen
einbeziehen»**



Die grossen demografischen Trends sind weitgehend bekannt: Die Bevölkerung wird älter, die Anzahl Kinder und Familien nimmt ab, die Migrationsströme wachsen. Dass sich diese Veränderungen auf die Entwicklung des Raums auswirken, ist unbestritten. Umso erstaunlicher ist deshalb, dass daraus nur wenige Konsequenzen gezogen werden. Die markanteste demografische Veränderung in der nahen Zukunft dürfte die zunehmende Alterung der Gesellschaft sein. Besonders brisant ist dabei, dass immer mehr ältere Menschen in jenen Vororten und äusseren Agglomerationsgürteln leben werden, die in den Siebziger- und Achtzigerjahren für Familien mit Kindern konzipiert worden waren. Diese verfügen zwar über Schulen und Kinderspielplätze. Ihre Infrastruktur ist aber kaum auf die Bedürfnisse älterer Menschen zugeschnitten. Da die

Zahl der Familien abnimmt, drängt sich zudem die Frage auf, wer in Zukunft in all den Einfamilienhäusern leben wird, die an diesen Lagen erstellt worden sind und immer noch gebaut werden.

Dieses Heft zeigt die Auswirkungen der demografischen Veränderungen auf die Raumentwicklung auf und illustriert anhand von Beispielen, wie Politik und Praxis darauf reagieren können. Im Sinn der Zielsetzung der Nachhaltigen Entwicklung brauchen wir eine Raumplanung, die sowohl die Ansprüche der heutigen als auch die Bedürfnisse zukünftiger Generationen berücksichtigt. Dabei muss sie auch jene Bevölkerungsgruppen einbeziehen, die selbst nicht in der Lage sind, ihre Anliegen lautstark einzubringen.



Soziodemografische Entwicklung und räumliche Struktur in der Schweiz

• • • • •

Martin Tschopp
martin.tschopp@are.admin.ch



Die Geburtenrate sinkt, die Bevölkerung nimmt mittelfristig ab und die Gesellschaft altert. Diese Tatsachen werden inzwischen auch von der breiten Öffentlichkeit wahrgenommen und diskutiert. Doch der räumlichen Konsequenzen des demografischen Wandels ist man sich noch zu wenig bewusst. Zwar beobachtet man die Entleerung entlegener Alpentäler. Auch die Ausweitung

der Siedlungsflächen im Mittelland und die Alterung der Bevölkerung in gewissen Stadtquartieren sind bekannt. Doch handelt es sich dabei meist um subjektive Einschätzungen, wobei die äusserst langsamen und schleichenden demografischen und räumlichen Veränderungsprozesse die Wahrnehmung der zugrundeliegenden Zusammenhänge zusätzlich erschweren.

Die Bevölkerung der Schweiz hat in den letzten 50 Jahren um fast drei Millionen auf 7,4 Millionen Einwohner zugenommen und wächst aufgrund der Nettozuwanderung zurzeit mit jährlich knapp einem Prozent noch immer deutlich stärker als im europäischen Umland. Gleichzeitig nimmt die Lebenserwartung zu – seit 1950 um über 20

Prozent –, während die Geburtenrate kontinuierlich sinkt. Die Konsequenz ist ein höheres Durchschnittsalter, allerdings mit grossen regionalen Unterschieden: In den peripheren Regionen, insbesondere in den entlegenen Alpentäler im Tessin und in Graubünden, ist das Durchschnittsalter am höchsten. Dagegen weisen die Mittelland-Ge-

meinden am Rand der grossen Agglomerationen den ökonomisch günstigsten demografischen Aufbau auf.

Vormarsch der Agglomerationen

Die Nachkriegszeit war geprägt von einem nie da gewesenen wirtschaftlichen Aufschwung. Dies brachte – zusammen mit dem Übergang von der Agrar- und Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft – eine starke Ausweitung des Arbeitsplatzangebots in den urbanen Gebieten mit sich. Der zunehmende Wohlstand führte zu einer Massensorientierung der Gesellschaft. Dadurch wurde es möglich, Wohn- und Arbeitsort immer weiter voneinander zu trennen. Die Planung hat auf die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse mit einem steten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur reagiert, was die Reisezeiten drastisch verkürzte. Doch in diesem ökonomisch und verkehrstechnisch neu geordneten Raum stellten sich bald Verdrängungseffekte ein: Die Bodenpreise in Zentrumsnähe stiegen, Wohnraum musste dem Gewerbe weichen. Resultat waren die Suburbanisierung, die stetige Zunahme der Wohnflächen und letztlich das Ausufern der Agglomerationen.

Trendwende in den Kernstädten

Diese Entwicklung trug zu einer Segregation der Altersgruppen bei. Einerseits sind vor allem die jungen Menschen zwecks Ausbildung und Arbeit in die Zentren gezogen, während die Älteren in der Peripherie zurückblieben. Andererseits waren es später die Familien mit Kindern, die aufgrund der tiefen Landpreise, des Wunsches nach einem Eigenheim und der Attraktivität des «Wohnens auf dem Land» von den Städten in die Agglomeration hinausgezogen. Dadurch blieben vor allem ältere und finanziell weniger gut gestellte Bevölkerungssteile in den Kernstädten zurück. Entsprechend weisen heute die Gebiete zwischen den Met-

Sollen Gemeinden aus finanziellen Überlegungen auf Bevölkerungswachstum setzen?

Viele Gemeinden verfolgen durch Neueinzonungen oder Verdichtungen eine gezielte Wachstumsstrategie zur Verbesserung der öffentlichen Finanzen. Geht dabei die Rechnung immer auf? Ein neu entwickeltes Instrument des IBR Institut für Betriebs- und Regionalökonomie der Hochschule für Wirtschaft HSW Luzern hilft, diese Frage zu beantworten. Das Instrument wurde aufgrund konkreter Fragestellungen entwickelt und an Praxisbeispielen getestet.

Im Zentrum der Diskussionen über die Entwicklung einzelner Gemeinden und Regionen standen in den letzten zehn Jahren Betriebsansiedelungen und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Infolge des enger gewordenen finanziellen Spielraums entdecken nun viele Gemeinden die Bedeutung der Wohnbevölkerung für den eigenen Finanzhaushalt. Durch das Angebot von neuen, attraktiven Wohngebieten versuchen sie, möglichst gute Steuerzahler zu gewinnen und somit die öffentlichen Finanzen nachhaltig zu verbessern. Ob dies tatsächlich gelingt, ist allerdings keineswegs eindeutig. Mit dem Bevölkerungswachstum können Mehrkosten anfallen, die sich nicht immer durch die zusätzlichen Steuererträge decken lassen.

Am IBR Institut für Betriebs- und Regionalökonomie der Hochschule für Wirtschaft HSW Luzern wurde ein Instrument entwickelt, welches den Gemeinden bei der strategischen Entscheidungsfindung hilft: Die Auswirkungen unterschiedlicher Wachstumsszenarien können für jede Gemeinde mittels benutzerfreundlichen Computersimulationen geschätzt und verglichen werden.

Das Tool, der sogenannte RBG-Simulator, eignet sich als Unterstützungsinstrument in der strategischen Entscheidungsfindung der Gemeinden. Es steht weniger die Generierung von exakten Entwicklungsprognosen im Vordergrund. Vielmehr soll dank dem RBG-Simulator eine Gemeinde die finanziellen Konsequenzen von beeinflussbaren oder weniger beeinflussbaren Parametern analysieren können: Mit Hilfe von «Wenn..., dann...»-Aussagen werden die Gemeinden bei der Wahl der optimalen strategischen Ausrichtung unterstützt.

Das Forschungsprojekt «Raumplanung, Bevölkerungsdynamik und Gemeindefinanzen (RBG)» wurde von der Kommission für Technologie und Innovation KTI des Bundes unterstützt und von fünf weiteren Institutionen mitfinanziert: Amt für Raumentwicklung des Bundes ARE, Kantonsplanerkonferenz, Amt für Raumplanung und Vermessung ARV des Kantons Zürich, Amt für Raumplanung des Kantons Zug, Planungsamt der Stadt Thun.

Weitere Informationen können unter www.hsw.fhz.ch/rbg-simulator abgerufen oder per E-Mail rbg@hsw.fhz.ch angefordert werden.

ropolitanräumen – darunter weite Teile der Kantone Aargau, Luzern, Thurgau, Waadt und Freiburg – eine überdurchschnittlich junge Bevölkerung auf, während sich alpine und rurale Regionen sowie die Gemeinden der inneren Agglomerationsgürtel mit einer zunehmenden Alterung der Bevölkerung konfrontiert sehen. Erst in allerjüngster Zeit zeichnet sich in den Kernstädten eine Trendwende ab. So scheinen die urbanen Zentren wieder an Attraktivität als Wohnort für jüngere, gut ausgebildete Menschen zu gewinnen.

Mehr Einpersonenhaushalte

Doch nicht allein der steigende Wohlstand und die Mobilität, sondern auch die sich verändernden Lebensentwürfe und die Individualisierung der Gesellschaft haben zu einer Ausweitung der Siedlungsgebiete geführt. So hat die Wohnfläche pro Person allein im letzten Jahrzehnt um über zehn Prozent auf 44 Quadratmeter zugenommen. Gleichzeitig ist die Zahl der Haushalte in den letzten Dekaden viel stärker angestiegen als die Wohnbevölkerung. Vor allem die Zahl der Alleinstehenden, der kinderlosen Paare sowie der Einzelnerhaushalte hat konstant zugenommen. Lebten 1920 noch durchschnittlich 4,4 Personen in einem Haushalt, waren es 2000 bloss noch 2,3 Personen. Die Zahl der Einpersonenhaushalte hat sich in derselben Zeit verzehnfacht.

Infrastruktur neu dimensionieren

Auch wenn die Alterung und die Entleerung von peripheren Regionen in der Schweiz noch nicht so weit fortgeschritten ist wie in einigen anderen europäischen Ländern, muss die Entwicklung sorgfältig beobachtet werden. Das Phänomen wird auch in der Schweiz die Entscheidungsträger der Raumentwicklung vor grosse Herausforderungen stellen, und zwar nicht nur in den direkt betroffenen Räumen, son-



Haushalte und Familien in der Schweiz werden immer kleiner

dern zunehmend auch im Mittelland. So dürfte sich die Zahl der zur Verfügung stehenden Wohneinheiten, aber auch die öffentliche Infrastruktur in weiten Teilen des Landes bald einmal als zu grosszügig dimensioniert erweisen. Ferner wird sich die soziodemografische Entwicklung auch auf die Verkehrsplanung auswirken, da der Anteil der Pendlerströme abnehmen, jener des Tages- und Freizeittourismus der älteren, nicht mehr werktätigen Bevölkerung aber weiterhin wachsen wird. Auch die öffentlich-rechtlichen und privaten Betreiber sozialer und technischer Infrastrukturen sowie die Arbeitgeber müssen sich dieser neuen soziodemografischen Ausgangslage und ihrer räumlichen Konsequenzen annehmen und sie in ihre strategische Planung einbeziehen. Angegangen werden müssen auch Probleme wie die Bereitstellung des täglichen Grundbedarfs für eine alternde Gesellschaft in Quartieren am Stadtrand oder in Agglomerationsgemeinden. Aber auch in den peripher gelegenen Gemeinden in

den Alpen mit Bevölkerungsrückgang müssen Wege gefunden werden, wie die künftige Versorgung sichergestellt werden kann. Dabei wird sich zunehmend die Frage nach der Finanzierung stellen. Ebenso unumgänglich wird es schliesslich sein, strukturerhaltende und regionalpolitische Massnahmen wie Verkehrs- und andere Infrastrukturbauten verstärkt auf ihre Wirkung auf die Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung zu überprüfen.



Martin Tschopp, 1973, hat an der Universität Zürich Geographie studiert. Danach arbeitete er am Institut für Verkehrsplanung und Trans-

portsysteme (IVT) der ETH Zürich, wo er sich schwerpunktmässig mit Erreichbarkeitsveränderungen und ihrer Auswirkungen auf räumliche Strukturen befasste. Seit Frühjahr 2007 ist er in der Sektion Verkehrs- und Infrastrukturplanung des ARE angestellt.

«Zürich soll Stadt für alle bleiben»

• • • • •

Interview: Pieter Poldervaart
Fotos: Annett Altvater



Die Bevölkerung der Stadt Zürich soll auch in Zukunft gut durchmischt sein und ihren jungen, urbanen Akzent behalten. Die Stadt unterstützt dieses Ziel, indem sie benachteiligte Quartiere aufwertet und bei qualitativ guten Projekten eine verdichtete Bauweise zulässt. Zudem setzt man schon bei der Planung auf die Mitwirkung aller Beteiligten – so Brigitt Wehrli, Direktorin der Fachstelle Stadtentwicklung Zürich.

Brigitt Wehrli-Schindler, 1947, lic. phil., Soziologin, ist seit 1998 Direktorin der Fachstelle Stadtentwicklung Zürich. Sie wuchs in Zürich auf, ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder. Nach dem Lizentiat in Soziologie, Sozialpsychologie und Volkswirtschaft an der Uni Zürich arbeitete sie von 1972 bis 1983 an der ETH, und zwar zuerst als Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Hygiene und Arbeitsphysiologie, danach am Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL). Anschliessend führte sie ein eigenes Büro für sozialwissenschaftliche Beratung zu Wohn- und Planungsfragen. Sie hat verschiedene Bücher publiziert.

In den Kernstädten sind heute fast 20 Prozent der Bevölkerung über 65 Jahre alt – auch ein Problem für Zürich?

Nein, offenbar sind wir eine Ausnahme: Zwischen 1995 und 2005 nahmen alle jüngeren Bevölkerungsgruppen zu, während die Zahl der 65- bis 80-Jährigen zum Teil deutlich zurückging. Für diese Entwicklung gibt es mehrere Gründe: Zürich hat einen starken Zuzug von jüngeren Arbeitnehmenden und es kommen viele Studierende an die Limmat. Zudem engagiert sich die Stadt für Familien, was uns 2006 sogar erstmals seit vielen Jahren wieder einen Geburtenüberschuss bescherte. In den Stadtrandquartieren aus den Siebzigerjahren findet eine Verjüngung über den Generationenwechsel statt.

Was tat Zürich im Detail?

1998 bestand ein wichtiges Legislaturziel darin, innert zehn Jahren 10'000 grosse Wohnungen zu schaffen. Damit reagierte der Stadtrat auf die Tatsache, dass immer mehr Familien ins Umland abwanderten, nicht zuletzt, weil das Wohnungsangebot in der Stadt zu wenige familientaugliche Wohnungen aufwies. Unsere regelmässigen Befragungen zeigten, dass viele Familien gerne in der Stadt geblieben wären, wenn es ein attraktives Angebot von Vier- und Fünfstückwohnungen gegeben hätte. In der folgenden Legislaturperiode 2002 bis 2006 erweiterte der Stadtrat den Fokus auf Wohnungsangebote für alle Bevölkerungsgruppen. Nebst grossen Familienwohnungen ging es nun auch darum, Wohnraum für Junge in Ausbildung und für alte Menschen zu schaffen sowie ein genügendes Angebot an Notwohnungen sicherzustellen. Diese Anstrengungen werden heute departementsübergreifend weiterverfolgt, wobei die Koordination bei der Fachstelle Stadtentwicklung liegt.

Setzen Sie dabei auf Sanierung oder auf Neubau?

Es braucht beides. Neubau im grösseren Stil, also nicht Ersatzneubau, ist nur an wenigen Orten am Stadtrand oder in ehemaligen Industriequartieren möglich. Die bestehende Bausubstanz ist überaltert, weshalb zurzeit ziemlich stark erneuert wird. Viele Wohnsiedlungen stammen aus der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts und brauchen jetzt entweder eine Totalsanierung oder einen Ersatzneubau. Während es bis vor kurzem noch massive Widerstände gegen Ersatzneubauten gab, wird heute gerade in den Genossenschaftsiedlungen immer häufiger akzeptiert, dass dies oft die bessere Lösung ist. Zum Gesinnungswandel beigetragen haben einige Beispiele, bei denen für die betroffenen Mieterschaften gute Lösungen gefunden wurden.

Aber so verschwindet billiger Wohnraum...

...das stimmt im Einzelfall. Doch in Zürich gibt es noch sehr viel älteren und damit preisgünstigen Wohnraum. Bis dieser komplett saniert oder ersetzt ist, werden die heute gebauten Wohnungen bereits wieder veraltet und damit preisgünstiger sein. Ausserdem sind in Zürich rund 20 Prozent aller Wohnungen im Besitz von gemeinnützigen Baugenossenschaften, Stiftungen oder der Stadt. Die Genossenschaften bieten auch bei Neubauten moderate Mietpreise. Dazu kommt, dass die Raumanprüche sowie die Kaufkraft und dementsprechend auch die Ansprüche gestiegen sind.

Gerade ältere Menschen tun sich schwer, bei Totalsanierungen ihre angestammte Wohnung zu verlassen. Wie geht Zürich mit diesem Problem um?

Es braucht frühzeitige Information und Gespräche mit den Mieterinnen und Mietern sowie Unterstützung bei der

Suche nach Ersatzwohnungen. Bei alten Menschen kann dies auch Anlass für den Umzug in eine Alterswohnung sein. Hier haben in den letzten Jahren vor allem die Stadt und die Wohnungsgenossenschaften Erfahrungen gesammelt und mittlerweile befriedigende Lösungen gefunden. Inzwischen gehen auch Pensionskassen und institutionelle Anleger zunehmend sensibel vor. Am schwierigsten zu beeinflussen sind private Eigentümer einzelner Liegenschaften, auf die immerhin die Hälfte des Wohnraums in der Stadt Zürich entfällt.

Offenbar haben sich die Anstrengungen von Zürich gelohnt und die Stadt wächst wieder. Wie kam es dazu?

Neben den Anstrengungen der Stadt selbst haben auch externe Faktoren eine wichtige Rolle gespielt. Zum einen raufte man sich auf politischer Ebene zusammen und überwand den jahrelangen Stillstand der Neunzigerjahre, den der Streit um die Bau- und Zonenordnung (BZO) ausgelöst hatte. Verschärft wurde die Krisenstimmung damals durch die wirtschaftliche Rezession, die einen Einbruch der Steuereinnahmen und einen massiven Verlust an Arbeitsplätzen mit sich brachte. Dann jedoch gewann der Stadtrat das Vertrauen der Wirtschaft und der Investoren zurück. Behörden und Grundeigentümer setzten sich wieder an einen Tisch. Die anziehende Konjunktur sorgte für den nötigen Rückenwind. Dank der daraus entstandenen Dynamik in den Entwicklungsgebieten wie Zürich West konnte sich die Stadt Zürich über die Schweiz hinaus wieder ein gutes Image erwerben.

Wurden damals spezielle Anreize geschaffen?

Die neue Bau- und Zonenordnung erlaubt es, unter gewissen Auflagen dichter zu bauen, was wirtschaftlich attraktiv ist. Dieser Anreiz moti-

viert eher zu Ersatzneubauten als zu Sanierungen. Solche Verdichtungen sind aber nur dann quartierverträglich, wenn sie qualitativ hochstehend sind. Deshalb motiviert die Stadt die Bauwilligen, wenn immer möglich Architekturwettbewerbe durchzuführen.

Zürich hat sich also aktiv in die Wohnbaupolitik eingeschaltet. Wo setzt man den Hebel an?

Es gibt verschiedene Ansätze für die Akteure auf dem Wohnungsmarkt. Den Baugenossenschaften hat die Stadt günstiges Land im Baurecht abgegeben und ihnen so die Möglichkeit eingeräumt, neu zu bauen. Die Stadt selber erneuert ihr eigenes Portfolio sehr differenziert – von sanfter Erneuerung bis zum Ersatzneubau. Für die institutionellen und privaten Eigentümer haben wir diverse Veranstaltungen und Tagungen durchgeführt und sie motiviert, auch grössere Wohnungen zu bauen.

Handeln Sie auch auf Quartiers-ebene?

Ja, klar. Die private Investitionstätigkeit lässt sich etwa mit Massnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes in den Quartieren anregen. Gemäss internationalen Ratings führt Zürich die Rangliste der Städte mit der höchsten Lebensqualität seit nunmehr fünf Jahren an. Diese Lebensqualität soll in allen Quartieren Wirklichkeit sein. Deshalb investieren wir seit einigen Jahren in eine verbesserte Lebensqualität in Quartieren wie Langstrasse, Hard, Grünaue oder Schwamendingen.

Was bedeutet das?

Die Strategien sind je nach Situation unterschiedlich: Im Langstrassenquartier mussten zu Beginn mit repressiven Massnahmen der Drogenhandel und die Prostitution zurückgedrängt werden. Dann kaufte die Stadt einige Problemliegenschaften auf, um sie neuen, quartierverträglichen Nutzungen zu-

gänglich zu machen. Seither hat sich die Lage spürbar beruhigt. Im Grünauequartier wurde eine heruntergekommene städtische Siedlung abgebrochen und ein attraktiver Ersatzneubau erstellt. Anderswo müssen dringend benötigte Freiräume für Kinder und Jugendliche geschaffen werden.

Ältere Menschen brauchen keine Spielplätze, sondern ein geschütztes Umfeld. Was bieten Sie den über 65-Jährigen?

Es ist erstaunlich, wie wohl sich die meisten alten Menschen in Zürich fühlen. Unsere regelmässigen Bevölkerungsbefragungen zeigen, dass sich die älteren bis sehr alten Menschen in der Stadt und ihrem Quartier ebenso wohl fühlen wie die jüngere Generation. Zwar werden von älteren Menschen auch Orte in der Stadt genannt, die sie nachts eher meiden – das jeweils eigene Quartier wird jedoch zu einem hohen Prozentsatz als sehr sicher eingestuft und auch die älteren Menschen haben verbreitet Vertrauen in ihre Nachbarschaft.

Public Private Partnership (PPP) – wird dieses Konzept in Zürich umgesetzt?

Es gibt Beispiele dafür – eines davon ist das eben erneuerte Hallenstadion. Weitere PPP-Projekte wie das Hardturmstadion oder das Kongresszentrum harren noch der Realisierung. Zurzeit sind PPPs bei unserem Parlament allerdings eher unbeliebt.

Ein Dauerbrenner in allen Städten ist der Verkehr. Welchen Weg geht Zürich?

Der Verkehr wird tatsächlich auch in unseren Befragungen regelmässig als grösstes Problem genannt. Allerdings bedeutet das «Problem Verkehr» für die Autofahrenden eher die Tatsache, dass sie im Stau stehen, während die Bevölkerung in den Zentrumsquartieren un-

ter dem «Problem Verkehr» eher Lärm und Abgase subsumiert. So wird gefordert, man müsse mehr für den Fuss- und Veloverkehr tun. Tempo 30 in allen Wohnzonen, in Zürich vor etwa vier Jahren eingeführt, hat sich bewährt. Verkehrsprobleme können allerdings in verdichteten Quartieren entstehen: Wo viele Menschen konzentriert wohnen, arbeiten und einkaufen, nimmt auch die Mobilität zu. Bauliche Verdichtung ist deshalb nur dann nachhaltig, wenn die zusätzliche Mobilität stadtverträglich, also mit ÖV und Langsamverkehr, abgewickelt werden kann.

Wie fördern Sie den ÖV?

Kürzlich wurde das Projekt «Tram Zürich West» an der Urne angenommen, das dieses verdichtete Entwicklungsgebiet besser erschliessen wird. Der ÖV in Zürich hat einen dichten Fahrplan und ist von der ganzen Bevölkerung gut akzeptiert. Zudem ist die Stadt restriktiv, was die Bewilligung von Parkplätzen angeht. Ein wichtiger Trumpf ist, dass der ÖV sicher und schnell ist: Von den internationalen Firmen in Zürich hören wir immer wieder, dass sie es als grossen Pluspunkt ansehen, wenn auch der CEO ohne Vorbehalte mit Tram und Bus zur Arbeit pendeln kann.

Zürich hat sich einen Namen geschaffen für eine hohe Diskussionskultur in Planungsfragen. Was ist darunter zu verstehen?

Kooperative Planung bedeutet, dass sich unter der Federführung des Amtes für Städtebau alle Beteiligten frühzeitig zusammen an einen Tisch setzen, um Planungen und Projekte gemeinsam anzugehen. Dabei sind jeweils die Grundeigentümer mit ihren Planungsfachleuten und die verschiedenen Ämter der Stadt beteiligt. Bei grösseren Vorhaben, bei denen auch die Bevölkerung betroffen ist, wird auch diese mit geeigneten Methoden mit einbezogen. Für die Mitwirkung der Bevölkerung haben wir eigens einen Leitfaden entwickelt*.



Ein Beispiel sind die Bögen des Eisenbahnviadukts, welche die SBB sanieren mussten und für die sie eine neue Verwendung suchten. In zwei grossen Workshops konnte die Bevölkerung ihre Wünsche für den Wettbewerb einbringen. Ziel war es, eine quaternah Nutzung zu erreichen. Die SBB übergaben die Vermietung schliesslich der Stiftung für preisgünstigen Wohn- und Gewerbebau – es ist ein gutes Resultat zu erwarten.

Denkt die Stadt auch über ihre Grenzen hinaus?

Ein neuer Legislatorschwerpunkt heisst «Allianzen – Politik über die Grenzen». Dazu gehört die Zusammenarbeit mit Gemeinden rund um die Stadt. Diese hat am Beispiel «Glattpark» an der Grenze zwischen Zürich und Opfikon bereits gut funktioniert. In Opfikon besitzt die Stadt Zürich grössere Baulandparzellen. Dort wurde in einem gemeinsamen Plaungsprozess der Glattpark – ein neuer Stadtteil mit künstlichem See und Park – entwickelt, der heute teilweise bereits realisiert ist. Ei-

ne gute grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umlandgemeinden gibt es auch bei der Glattalbahn, deren erste Etappe bereits realisiert ist. Neben solchen Projekten sind wir daran, eine ständige Metropolitankonferenz aufzugleisen. Die Trägerschaft besteht aus dem Kanton Zürich, den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Gemeindepräsidentenverband des Kantons Zürich. Solche übergreifenden Ansätze sind nötig, denn die Gemeindegrenzen weichen sich zunehmend auf. Das Echo auf die erste Konferenz ist ermutigend – sogar Stadt und Kanton Luzern meldeten ihr Interesse an, mitzumachen. Auch dank der Agglomerationspolitik des Bundes und den Bemühungen des ARE ist hier einiges in Bewegung geraten.

Welche Ziele verfolgt die Zürcher Stadtentwicklung für die Zukunft?

Basis ist die Strategie «Zürich 2025» des Stadtrats. Die Vision sieht Zürich als nachhaltig ausgerichtete Metropole. Auch in Zukunft soll Zürich nicht einfach eine Singlestadt, Managerstadt

oder Familienstadt sein. Vielmehr gilt die Devise «Wohnen für alle». Die bestehende Durchmischung soll beibehalten und gestärkt werden. Die Zuwanderung wird anhalten, entsprechend gross wird die Nachfrage nach Wohnungen bleiben. Aktuell sind Wohnungen in allen Segmenten gefragt, auch hochpreisige. Doch sobald ein konjunktureller Einbruch kommt, spürt das auch Zürich. Wir sind stark abhängig vom Wohlergehen der Banken und der übrigen Zürcher Wirtschaft. Es braucht deshalb gute Rahmenbedingungen für den Finanzplatz sowie für Industrie und Gewerbe, aber auch vorausschauende Massnahmen, um die gute Lebensqualität auch in konjunkturell schwächeren Phasen halten zu können. Voraussetzungen dafür sind eine langfristige Planung und eine vorausschauende Politik.

* Stadtentwicklung der Stadt Zürich: Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesse, Zürich 2006. Bezug: 044 412 36 63, www.stadt-zuerich.ch/stadtentwicklung

Die Stadt im soziodemografischen Wandel

• • • • •

Michal Arend
ma@research-solutions.ch



In den meisten Schweizer Städten altert die Bevölkerung. Gleichzeitig wird ihre ethnische und soziale Zusammensetzung immer heterogener. Doch an wissenschaftlichem und praxisbezogenem Wissen über diese Prozesse mangelt es. Zudem verfügen die Städte weder über Strategien noch

über geeignete Instrumente, um den Chancen, Problemen und Herausforderungen, die aus diesem Wandel entstehen, aktiv und gestaltend zu begegnen. Das Nationalfondsprojekt «Soziodemografischer Wandel in Schweizer Städten»¹ will hier Abhilfe schaffen.

Das Forschungsprojekt SDWISS will den soziodemografischen Wandel in den Schweizer Städten untersuchen und Planungs- sowie andere Instrumente vorschlagen, mit denen die Bevölkerungsentwicklung nachhaltiger gestaltet werden kann. Der Schwerpunkt liegt auf der Alterung und Internationalisierung der Gesellschaft sowie auf den Veränderungen der Haushalte bezüglich Grösse, Art und Zusammensetzung.

Was die gegenwärtigen und künftigen Veränderungen in der sozialen Struktur und Bevölkerungszusammensetzung der Städte betrifft, konzentriert sich das Forschungsteam auf Fragen des sozialen Zusammenhalts (Kohäsion) und auf nachbarschaftliche Beziehungen zwischen verschiedenen Gruppen von Bewohnerinnen und Bewohnern. Auch die Integration von Migrantinnen und Migranten sowie von anderen benachteiligten sozialen Gruppen wird untersucht. Die Empfehlungen, die aus der Untersuchung folgen, orientieren sich insbesondere an stadtentwicklungspolitischen Massnahmen, an der Bodennutzung und an entsprechenden planerischen Instrumenten. Zudem wird der Beteiligung von Betroffenen und der Öffentlichkeit sowie sozialen Nachhaltigkeitsindikatoren grosse Bedeutung zugemessen.

Der Wandel ist besser planbar

Das wissenschaftliche Hauptziel des Forschungsprojekts liegt im Beitrag zum besseren Verständnis aktueller und zukünftiger soziodemografischer Entwicklungen in Schweizer Städten und verstädterten Gebieten. Die Auswirkungen des soziodemografischen Wandels auf die bebaute Umwelt und die Infrastruktur in der politischen und öffentlichen Diskussion wurden bislang unterschätzt. Daher geht es dem Forschungsteam auch darum, Akteure, Betroffene und Öffentlichkeit über die mit diesem Wandel einhergehenden Chancen und Probleme zu informieren.

Die theoretischen Grundlagen und Arbeitshypothesen des Forschungsprojekts stehen im Zusammenhang mit seinem wichtigsten Ziel: So sollen Instrumente und Massnahmen entwickelt und beurteilt werden, wie im Zusammenhang mit dem soziodemografischen Wandel in den Städten Chancen genutzt und Probleme gelöst werden können. Das Forschungsprojekt gründet nicht auf einer bestimmten Theorie, sondern führt Elemente aus verschiedenen Denkschulen und -ansätzen zusammen. Frühere Konzepte und Vorstellungen wie A-Städte, postindustrielle Städte und zersiedelte, unübersichtliche Städte ohne klare Grenzen und Strukturen bilden die gegenwärtigen Veränderungen und Entwicklungstrends nicht ausreichend ab. Solche Trends zeigen sich beispielsweise in der Immigration gut qualifizierter Arbeitskräfte aus dem Ausland und in der Verlagerung sozialer Brennpunkte aus den Stadtzentren und zentrumsnahen Stadtteilen in die Stadtrandquartiere und Umlandgemeinden. Auch die verbesserte Erreichbarkeit, intensivierete Pendlermobilität und die Fluktuation der Wohnbevölkerung, die wiederum zum schnelleren Wandel der Bevölkerungszusammensetzung auf der Ebene der Stadtquartiere und kleinerer Stadtteilgebiete führt, lassen sich mit älteren Konzepten und Modellen nicht gut genug darstellen.

Daher soll die Vorstellung von «differenziellen Städten»², also Städten mit einer wachsenden Heterogenität der Wohnbevölkerung, für das Projekt wegleitend sein. Diese wachsende Diversität führt zu neuen Fragen und Problemen der nachhaltigen Planung und Stadtentwicklung. Sie verlangt auch nach entsprechenden angepassten Planungs- und Steuerungsinstrumenten. Das Projekt beginnt mit einer statistischen Analyse der Bevölkerungsentwicklung der 17 grössten Schweizer Städte. Kombiniert wird dies mit einer Online-Befragung von Behördenmitgliedern dieser Städte, bei der eine thematische Übersicht über Probleme und ih-

re Wahrnehmung, über laufende Projekte sowie angewendete Massnahmen und Instrumente gewonnen werden soll. Im grössten Teil der Untersuchung werden drei gebietsbezogene Fallstudien in den Städten Zürich, Winterthur und Schaffhausen durchgeführt. Darin werden zusätzliche Methoden wie begleitende Evaluation, Indikatorenbildung und Dokumentenanalyse angewendet. In einem letzten, kleineren Kapitel wird der Blickwinkel ausgeweitet und das Augenmerk auf innovative Projekte und Massnahmen in anderen europäischen Städten gerichtet.

Mehrwert und neue Erkenntnisse

Das Projekt als Ganzes illustriert das breite Spektrum der Prozesse, Formen und Verläufe des soziodemografischen Wandels in Schweizer Städten. Es analysiert Reaktionen, Folgen, Chancen und Gefahren sowie die vorhandenen und zusätzlich möglichen Steuerungsmassnahmen und Instrumente.

Der spezifische Beitrag und Mehrwert des ersten Teils liegt in der Aufarbeitung neuerer Daten aus den amtlichen Registern der Städte und in der Berechnung entsprechender aktueller und bislang unbekannter Zahlen zu Anteilen, Konzentration und Verteilung der Bevölkerung. Dokumentiert und in einer Typologie festgehalten werden auch verschiedene Biografien beziehungsweise Entwicklungspfade der 269 Stadtteile in den untersuchten Städten. Schliesslich werden in diesem Projektteil auch soziodemografisch differenzierte Projektionen der Bevölkerungsentwicklung einzelner Stadtteiltypen für das Jahr 2020 erarbeitet.

In der Online-Befragung wird zum ersten Mal systematisch untersucht, wie soziodemografische Prozesse in den Schweizer Städten wahrgenommen werden. Akteure und Fachleute geben Auskunft, welche diesbezüglichen Entwicklungen sie erwarten und wie auf die heutigen Prozesse und künftigen Herausforderungen reagiert wird.

Vom dritten Teil des Projekts werden neue Einsichten in die Informationsbedürfnisse stadtentwicklungspolitischer Entscheidungsträger und -trägerinnen erwartet. Die drei lokalen Fallstudien in Schaffhausen, Winterthur und Zürich sollen Wege aufzeigen, wie diese Informationsbedürfnisse befriedigt werden können, indem auf soziale Nachhaltigkeitsindikatoren zurückgegriffen wird. Zudem werden Aussagen zur Eignung und Wirksamkeit verschiedener Massnahmen und Instrumente gemacht, wobei die verschiedenen stadtentwicklungspolitischen Rahmenbedingungen und Kontexte der drei Städte berücksichtigt werden.

Die Bedeutung des Projekts und seiner Ergebnisse liegt aber auch in der Praxisrelevanz. Durch die differenzierte Aufarbeitung wichtiger Entwicklungen und Einflussgrößen des soziodemografischen Wandels trägt es zu ei-

ner Stadtentwicklungspolitik und entsprechender Planung bei, die auf diese Veränderungen Rücksicht nehmen. Zudem ist das Projekt wirtschaftlich relevant, indem es zu verhindern hilft, dass Angebot und Nachfrage bei der Bebauung und bei einwohnerbezogenen sozialen Infrastrukturen in kostspielige Ungleichgewichte geraten und entsprechende finanzielle Fehlinvestitionen geleistet werden.

¹ «Soziodemografischer Wandel in Schweizer Städten» (SDWISS) ist Teil des Nationalen Forschungsprogramms «Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung» (NFP 54). Weitere Mitglieder des Forschungsteams sind Markus Kunz und Thea Weiss-Sampietro vom Institut für Nachhaltige Entwicklung der Zürcher Hochschule Winterthur und Martin Schuler vom ENAC-INTERCHOROS Laboratoire der ETH Lausanne.

² In der neueren englischsprachigen Literatur wird im gleichen Zusammenhang von «Cities of Difference» gesprochen. Der Begriff geht

auf die gleichnamige Veröffentlichung von Ruth Fincher und Jane Jacobs aus dem Jahr 1998 zurück.



Michal Arend, 1949, ist Soziologe, Raumplaner und Inhaber der Firma

MARS (Michal Arend Research Solutions, www.research-solutions.ch) mit Sitz in Zollikon/ZH. Michal Arend und die Firma MARS realisieren sozialwissenschaftliche Forschungs- und Beratungsprojekte in den Gebieten soziale Fragen und Probleme, Migration und Integration, Raumordnung, Wohnungsmarkt und Stadtentwicklung, Umwelt, Verkehr und Mobilität sowie Alter(n) und demografischer Wandel.



Mobilität und demografischer Wandel

• • • • •

Kurt Infanger
kurt.infanger@are.admin.ch
Davide Marconi
davide.marconi@are.admin.ch



Die Alterung der Bevölkerung beeinflusst auch das Verkehrsverhalten. Der neue Mikrozensus Verkehr der Bundesämter für Statistik und Raumentwicklung zeigt, welche Herausforderungen damit auf die Raum- und Verkehrsplanung zukommen. So werden zum einen die Rentnerinnen und Rentner künftig immer häufiger mit dem Auto fahren und dabei längere Distanzen zurücklegen. Zum andern wird der Anteil der älte-

ren Personen am Verkehrsaufkommen überproportional ansteigen. Die Politik ist gefordert, nachhaltige Lösungen zu entwickeln. Dies bedeutet beispielsweise, komplexe Strassenkreuzungen zu entschärfen und Anreize zu schaffen, damit Seniorinnen und Senioren in Gebiete umziehen, die vom öffentlichen Verkehr und zu Versorgungseinrichtungen gut erschlossen sind.



Ältere Leute sind, bei bester Gesundheit, sehr mobil, auch zum Vergnügen

Die Alterung der Bevölkerung ist ein Phänomen, das sich nun schon seit einigen Jahrzehnten beobachten lässt. Es wird sich in den nächsten Jahren noch deutlich verstärken. Diese Entwicklung hat nicht nur soziodemografische Auswirkungen, sondern beeinflusst auch das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Für die Verkehrs- und Raumplanung stellt der demografische Wandel eine grosse Herausforderung dar. Die Mobilitätsbedürfnisse der stetig wachsenden Altersgruppe der Rentnerinnen und Rentner mit ihrem spezifischen Verkehrsverhalten müssen erkannt und nachhaltige Lösungen gesucht werden.

Jugendliche hochmobil, Alte mobil

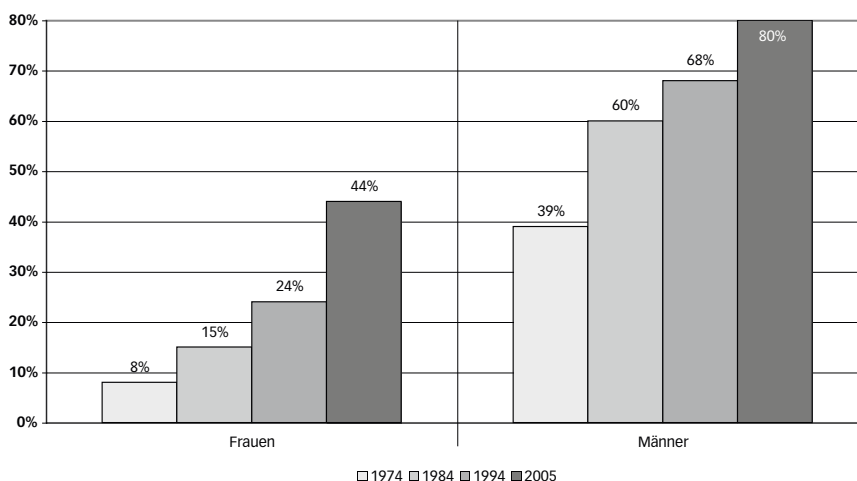
Die in der Schweiz wohnhaften Personen ab sechs Jahren haben im Jahr 2005 im Inland pro Tag durchschnittlich 37 Kilometer zurückgelegt. Das Verkehrsverhalten ist je nach Altersgruppe sehr unterschiedlich, wie der neue Mikrozensus Verkehr zeigt (BFS/ARE, 2007). 2005 waren Kinder bis 17 Jahre sowie Rentner ab 66 Jahren mit über 20 Kilometer zurückgelegter Tagesdistanz etwa gleich mobil. Sie legten damit aber nicht einmal eine halb so lange Strecke zurück wie die hochmobilen Jugendlichen zwischen 18 und 25 Jahren (53 Kilometer) oder die Personen der mittleren Altersgruppen zwischen 26 und

65 Jahren (42 Kilometer). Die Rentner legen heute im Durchschnitt mit 2,4 Wegen pro Tag auch einen Weg weniger zurück als die jüngeren Generationen. Schliesslich liegt mit 21 Prozent der Anteil der nicht mobilen Personen bei den über 65-Jährigen deutlich höher als der Schweizer Durchschnitt mit 11 Prozent.

Wachsender Motorisierungsgrad bei Senioren

Dennoch ist die Mobilität der Rentnerinnen und Rentner keineswegs unbedeutend. Bemerkenswert ist vor allem der Trend der letzten Jahre. So haben die Tagesdistanzen zwischen 2000 und 2005 bei den Senioren weiter zugenommen, während sich die durchschnittliche Mobilität der gesamten Bevölkerung stabilisiert hat. Diese Veränderung ist nicht zuletzt auf einen immer grösseren Motorisierungsgrad der Seniorinnen und Senioren zurückzuführen. In den letzten 30 Jahren hat sich die Zahl der Personen mit Führerschein im Alter von über 65 Jahren fast verdreifacht, und zwar von 20 Prozent 1974 auf 58 Prozent 2005. Überproportional stark zugenommen hat der Führerscheinbesitz insbesondere bei den pensionierten Frauen, und zwar von 8 Prozent 1974 auf 44 Prozent 2005. Dies geht klar zu Lasten des öffentlichen Verkehrs. Doch mit einem Verkehrs-

Anteil der Rentnerinnen und Rentner mit Führerschein 1974-2005



anteil von heute 27 Prozent benutzen die älteren Frauen die öffentlichen Verkehrsmittel nach wie vor deutlich häufiger als die älteren Männer, deren öV-Anteil lediglich 17 Prozent erreicht (BFS/ARE, 2007).

Ältere Menschen meiden Stress-situationen

Im Unterschied zu den jüngeren Bevölkerungsgruppen verfügen Rentnerinnen und Rentner über mehr Freizeit und können ihren Tagesablauf individueller gestalten. Sie nutzen diesen Spielraum unter anderem, um die Stosszeiten zu meiden; am häufigsten sind sie zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 16 Uhr unterwegs. Dies zeigt, dass ältere Leute Stresssituationen im Verkehr möglichst meiden. Die grössten Probleme ergeben sich für Seniorinnen und Senioren während den Stosszeiten und bei komplexen Strassenkreuzungen, wo sich denn auch die meisten Unfälle mit älteren Menschen ereignen. Insgesamt sind sich die Rentnerinnen und Rentner ihrer altersbedingten Einschränkungen bewusst und pflegen ein defensives Verkehrsverhalten (vgl. Kasten).

In Zukunft noch mehr Auto

Die Verkehrsleistungen werden bis 2030 auf Strasse und Schiene zusammen um weitere 15 bis 29 Prozent zunehmen (ARE 2006). Insbesondere die älteren Menschen werden künftig ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen verursachen als bisher. Einerseits nimmt ihre Zahl stark zu. Andererseits werden sie längere Tagesdistanzen und eine grössere Anzahl Wege pro Person zurücklegen als heutige Rentnerinnen und Rentner. Das Verkehrsverhalten der älteren Bevölkerungsgruppe wird sich also wesentlich ändern. Auch die Voraussetzungen zur Verkehrsteilnahme werden anders sein als heute: Schätzungen zufolge dürften

Wie mobil sind die Rentnerinnen und Rentner von 2030?

Wie in den meisten westlichen Staaten wird auch in der Schweiz die Gruppe der Rentnerinnen und Rentner im Jahr 2030 absolut und anteilmässig grösser sein als je zuvor. Wie wird sie sich bezüglich Lebensstil und Mobilitätsverhalten von ihrer Vorgängergeneration unterscheiden? Welchen Einfluss wird dies auf das Verkehrsgeschehen haben? Welche Anforderungen ergeben sich daraus an das Verkehrssystem der Zukunft? Auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Arbeitsgemeinschaft büro widmer (Frauenfeld) und Pasqualina Perrig-Chiello (Uni Bern) beauftragt, im Rahmen einer Forschungsstudie Antworten auf diese und weitere Fragen zu suchen.

Mit kohortenspezifischen Auswertungen vorhandener Datensätze und einer Befragung von Rentnerinnen und Rentnern werden die Lebensstil- und Mobilitätsmuster vor und nach der Pensionierung untersucht. Als wichtige Grundlage dienen dabei die Daten der Mikrozensus Verkehr 1989, 1994 und 2000. Die Resultate zeigen, dass die zukünftigen Rentnerinnen und Rentner im Durchschnitt über eine bessere Bildung, eine bessere Gesundheit und einen aktiveren Lebensstil verfügen werden als ihre Vorgängergeneration. Vor allem bei den Frauen wird der Anteil mit Führerschein und Autoverfügbarkeit deutlich grösser sein, was sich in einer höheren Verkehrsteilnahme niederschlagen wird. Der Anteil der Rentnerinnen und Rentner am Verkehrsaufkommen wird damit überproportional ansteigen. Die sich daraus ergebenden Anforderungen an das Verkehrssystem werden Anfang 2008 in der Studie «Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner – eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030?» publiziert.

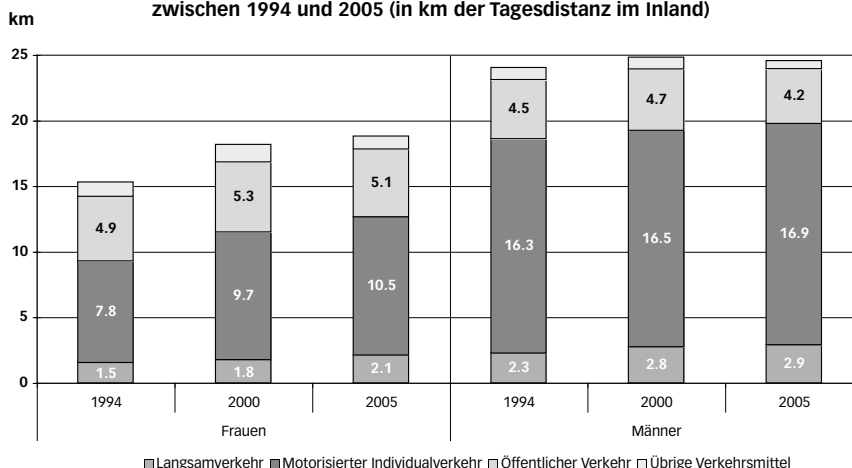
Paul Widmer, büro widmer, Frauenfeld, paul.widmer@buero-widmer.ch

Pasqualina Perrig-Chiello, Uni Bern, pasqualina.perrigchiello@psy.unibe.ch

im Jahr 2030 über 80 Prozent der Seniorinnen und Senioren einen Führerschein besitzen, heute sind es erst 58 Prozent (IVT 2004). Hinzu kommt, dass

die heute über 50-Jährigen beim Erreichen des Rentenalters das Auto häufiger nutzen werden als heutige Seniorinnen und Senioren – nicht zuletzt,

Veränderung der Verkehrsmittelwahl von Rentnerinnen und Rentnern zwischen 1994 und 2005 (in km der Tagesdistanz im Inland)



weil sie länger gesund bleiben werden. Man spricht hier von so genannten Kohorteneffekten.

Herausforderung für die Verkehrs- und Raumplanung

Der demografische Wandel stellt somit neue Anforderungen ans Verkehrssystem. Die grösste Herausforderung für die Verkehrsplanung besteht in der optimalen Integration der älteren Menschen ins Verkehrssystem. Insbesondere gilt es, komplexe Verkehrsstrukturen zu reduzieren, damit die Zahl der gefährlichen Situationen und Unfälle nicht zunimmt. Weitere Aufgaben an die Raumplanung ergeben sich daraus, dass die künftigen Rentnerinnen und Rentner häufig in den Agglomerationsgürteln wohnen, wo die Infrastruktur für ältere Menschen oft nicht genügend ausgebaut ist. Damit stellt sich

die Frage, welche Voraussetzungen zu schaffen sind, damit solche Seniorinnen und Senioren in Gebiete mit gutem Dienstleistungsangebot umziehen und dann auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Denn aus raumplanerischer Sicht ist klar: Haltestellen nah und versorgungsnah wohnen muss Trumpf werden.

Literatur

- ARE 2006: Bundesamt für Raumentwicklung, Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030, Bern.
- BFS/ARE, 2007: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung, Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern.
- IVT 2004: Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme ETHZ, Grundlagenbericht für die Perspektiven des Schweizer Personenverkehrs bis 2030. Prognose über Besitz und Nutzenintensität von Mobilitätswerkzeugen im Personenverkehr, Zürich.



Davide Marconi, 1976, MSC in Geographie. Arbeitet seit 2006 als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Sektion Grundlagen im ARE. Zu seinen Schwerpunkten gehören das Verkehrs-

verhalten der Schweizer Bevölkerung (Mikrozensus Verkehr) und die Verkehrsmodellierung.



Kurt Infanger, 1951, dipl. Ing. ETH/SVI, Verkehrsingenieur. Chef der Sektion Grundlagen im ARE. Bearbeitet seit vielen Jahren Raumplanungs- und Gesamtverkehrsfragen und ist heute verantwortlich für Analysen, Perspektivstudien sowie für die Nachführung und Ergänzung raumordnungs- und verkehrspolitischer Grundlagendaten.



In entlegenen Gebieten sinkt mit der Wohnbevölkerung oft auch die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

Gemeinden und ihre Strukturveränderungen

• • • • •

Alma Sartoris
alma.sartoris@hsr.ch
Kurt Gilgen
kurt.gilgen@hsr.ch



Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturen entwickeln sich in der Regel diskontinuierlich und je nach Gemeinde sehr unterschiedlich. Brauchbare Prognosen lassen sich deshalb oft gar nicht erstellen. Gleichwohl müssen Behörden und Planer auf absehbare Verän-

derungen vorbereitet sein. Das Institut für Raumentwicklung an der Hochschule für Technik Rapperswil entwickelt derzeit unter dem Namen RABEST eine entsprechende Planungshilfe.

Die Projektbezeichnung RABEST steht für die Untersuchung der Veränderung von Raum- und Bevölkerungsstrukturen. Die Analysen zur künftigen Entwicklung von Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturen für kommunale und kleinregionale Räume mittels eines Rechnungsmodells erlauben es, standardisierte Perspektiven zu berechnen. Diese werden Behörden und planenden privaten Akteuren zur Verfügung gestellt.

Die Rechnungsgrundlage ist ein Bevölkerungsentwicklungsmodell auf kommunaler Ebene, das von der Planteam S AG in Sempach-Station und dem Institut für Raumentwicklung (IRAP) an der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) entwickelt wurde. Ausgangspunkt ist die nach Jahrgang und Geschlecht detaillierte Altersstruktur einer Gemeinde. Von dieser Basis aus lässt sich mit unterschiedlichen Annahmen über das Wanderungsverhalten und über die Geburtenziffer die Veränderung der Bevölkerungsstruktur für die kommenden Jahre berechnen. Variiert man nun die Annahmen, so berechnet das Modell verschiedene Varianten der altersspezifischen Bevölkerungsentwicklung. Diese Berechnungen von «Prognosen» in Varianten werden als Perspektivuntersuchungen bezeichnet. Anders als eine Prognose erlauben sie es, die Bandbreite möglicher Bevölkerungsentwicklungen abzuschätzen.*

In der ersten Projektphase wurde das Bevölkerungsentwicklungsmodell automatisiert, indem es, basierend auf verfügbaren Datensätzen, standardi-

* **Prognosen** sind wissenschaftlich fundierte Voraussagen, die auf klar deklarierten Hypothesen beruhen und nachvollziehbar sind. **Perspektiven** sind Prognosen in Varianten. Wenn aufgrund der Situationsanalyse mehrere, voneinander abweichende Hypothesen möglich sind, werden mit wissenschaftlichen Methoden die daraus ableitbaren Zukünfte ermittelt. Damit gibt sich ein Bild über die Bandbreite möglicher Entwicklungen. (aus: K. Gilgen, Planungsmethodik in der kommunalen Raumplanung. vdf Hochschulverlag Zürich, 2006)



Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinde-Kalkulation im Toggenburg bis im Jahr 2026 gemäss optimistischer Perspektive (Indexiert: 100 = Bevölkerung 2005)



Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung nach Gemeinde-Kalkulation im Toggenburg bis im Jahr 2026 gemäss pessimistischer Perspektive.

sierte Perspektiven für Gemeinden in zwei beziehungsweise drei Varianten berechnet. Die Anwendung des Modells auf Regionen ist in einer zweiten Phase für jene Kantone vorgesehen, die nicht schon über regionale Bevölkerungsprognosen verfügen. Die Anwendung auf eine Gemeinde und ihre Region erlaubt es auch, die strukturellen Veränderungen hinsichtlich innerregionaler und überregionaler Wanderungen zu erklären und zu werten. Für die Region Toggenburg liegen bereits Testresultate vor.

In der nächsten Phase sollen die Daten über die bisherigen und die zukünftigen Bevölkerungsstrukturen systematisch mit der Bauzonenstatistik des ARE verknüpft werden. Sollte es dabei gelingen, geeignete Indikatoren für die räumliche Entwicklung zu finden, liessen sich für die Gemeinden präzisere Aussagen über den künftigen kommunalen Siedlungsflächenbedarf ableiten. Das Projekt zielt darauf, ein Werkzeug bereitzustellen, das zugleich als Planungshilfe und als Controllinginstrument eingesetzt werden kann.

Ein Angebot für Gemeinden

Den Gemeinden der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Genf, Luzern, Schwyz, Solothurn, Tessin und jenen aus der Region Toggenburg im Kanton St. Gallen steht ab Herbst 2007 folgendes Angebot zur Verfügung:

- Die Resultate der Bevölkerungsperspektiven werden in Form von Grafiken publiziert. Es handelt sich dabei um Standardperspektiven, die im Internet unentgeltlich zugänglich gemacht werden.
- Detaillierte Resultate über die künftige mögliche Bevölkerungsentwicklung und über den Bevölkerungsaufbau, also die Bevölkerungspyramide und Tabellen über die Altersstruktur, werden auf Anfrage zur Verfügung gestellt.
- Wo detaillierte Kenntnisse über die kommunale Situation verfügbar gemacht werden, wo also Angaben über die Absichten von Eigentümern und Investoren sowie Planungsabsichten der Behörden vorliegen, können weitere Perspektiven berechnet werden. Anders als die Standardperspektiven wer-

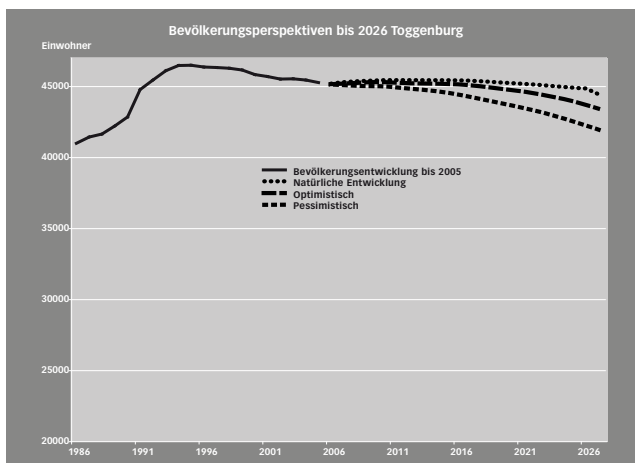


Abb. 3: Bevölkerungsperspektiven für die Region Toggenburg

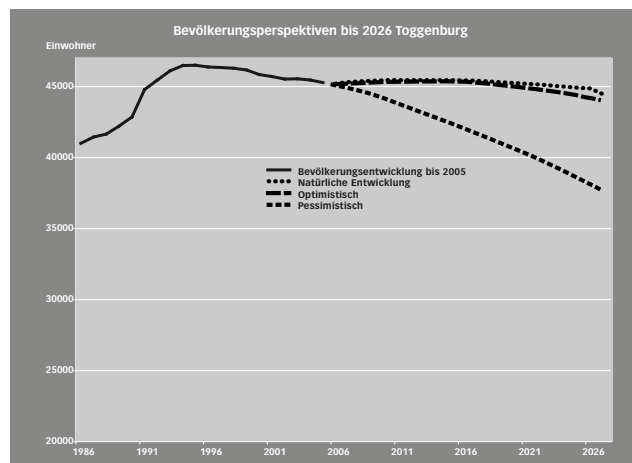


Abb. 4: Bevölkerungsperspektiven für die Region Toggenburg, berechnet als Summe der Perspektiven der einzelnen Regionsgemeinden

den darin die lokalen Gegebenheiten präzise berücksichtigt.

Die Daten von Gemeinden anderer Kantone wurden nicht bearbeitet, weil die Informationen nicht zentral in der benötigten Form bei den kantonalen statistischen Ämtern zur Verfügung standen. Dank der angestrebten Harmonisierung der Einwohnerregister werden voraussichtlich in Zukunft geeignete Gemeindedaten aus weiteren Kantonen zur Verfügung stehen.

Die Testregion Toggenburg

Im Kanton St.Gallen wurden für die Testregion Toggenburg die Bevölkerungsperspektiven von 18 Gemeinden berechnet und anschliessend mit den aggregierten Daten der Region Toggenburg verglichen, die mit den analogen Annahmen berechnet wurde. Die aufsummierten Resultate aller 18 Gemeinden weichen von den entsprechenden Perspektivresultaten für die Region ab. Dies hängt damit zusammen, dass bei den Perspektivuntersuchungen für die Region nur das Wanderungsverhalten über die Regionsgrenze beachtet wird, während sich für die Gemeinden auch die jährlichen Ausschläge der innerre-

gionalen Wanderungen bemerkbar machen.

Das Fazit: Die Region Toggenburg ist eine ländliche Region, deren Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren durch Abwanderung geprägt war. Lediglich einige Gemeinden in verkehrsgünstiger Lage zur Stadt St.Gallen können bei optimalen Annahmen noch einen Bevölkerungszuwachs erwarten. Gemäss der pessimistischen Variante ist in allen Gemeinden mit einem Rückgang der Bevölkerung zu rechnen, in einigen Gemeinden sogar innert 20 Jah-

ren um bis zu 30 Prozent. Die pessimistische Variante, berechnet für die gesamte Region, kommt auf einen Bevölkerungsrückgang von sieben Prozent (Abb. 1 und 2).

Die pessimistische Variante der berechneten Entwicklungen auf Gemeindeebene ist somit nicht im gleichen Ausmass für die ganze Region realistisch. Dies gilt auch für Wachstumsregionen: Die Summe der Entwicklungsmöglichkeiten jeder einzelnen Gemeinde übersteigt das durchschnittliche regionale Potenzial (siehe Abb. 3 und 4).

Bauzonenstatistik Schweiz

Mit der Bauzonenstatistik Schweiz wird erstmals ein gesamtschweizerischer Überblick über Grösse und Lage der Bauzonen sowie über die Bauzonenreserven ermöglicht. Die Statistik basiert auf Geo-Daten der Kantone. Dies erlaubt es, regionale und sogar kleinräumige Analysen durchzuführen. Damit die unterschiedlichen Zonentypen der Kantone miteinander verglichen werden konnten, mussten sie vorerst aufgrund eines übergeordneten Datenmodells harmonisiert werden. Dazu wurde das Datenmodell gemäss dem Entwurf der Norm SIA 424 verwendet, das innerhalb der Bauzonen elf Hauptnutzungen unterscheidet. Für die Berechnung der unüberbauten Bauzonen wurde eine eigene Methodik entwickelt, um gesamtschweizerisch vergleichbare Daten zu erhalten.

Das ARE wird die erste Bauzonenstatistik der Schweiz in der zweiten Hälfte 2007 publizieren.

Raffael Hilber, Wissenschaftlicher Mitarbeiter Sektion Grundlagen,
raffael.hilber@are.admin.ch

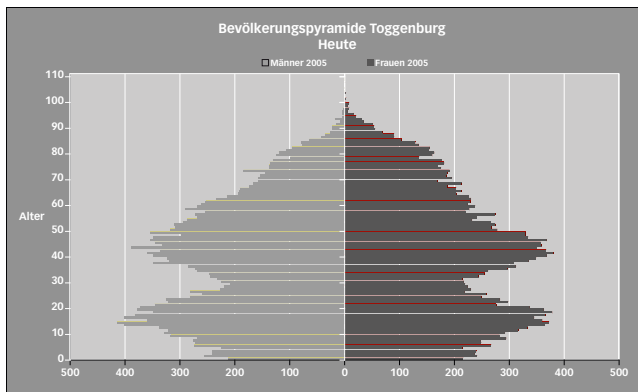


Abb. 5: Bevölkerungsaufbau der Region Toggenburg im Jahr 2005

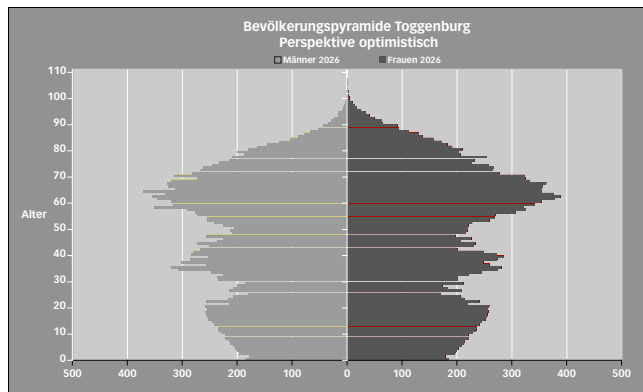


Abb. 6: Bevölkerungsaufbau der Region Toggenburg im Jahr 2026 nach der Perspektive optimistisch

Regionale Strategiediskussion kann profitieren

Solche Erkenntnisse sollen dazu dienen, im regionalen Rahmen eine Diskussion über die anzustrebende Entwicklungsstrategie zu führen. Die Analyse ermöglicht, basierend auf kommunalen und regionalen Perspektiven, Entwicklungsschwerpunkte für die Region festzulegen. Dabei ist festzuhalten, dass Konsequenzen für Gemeinden ausserhalb der zu fördernden Standorte möglich sind, weil Wandergewinne in einer Gemeinde häufig auf Kosten von Nachbargemeinden gehen.

Das Projekt RABEST kann somit auch Grundlagen für eine regional abgestimmte Raumplanungspolitik liefern (Abb. 5 und 6).



Alma Sartoris Colombi, 1973, dipl. Geographin, ist nach einer dreijährigen Tätigkeit bei der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA) seit 2001 als wissenschaftliche Mitarbeiterin am IRAP tätig.



Kurt Gilgen, 1947, dipl. Kulturingenieur, ist seit 1996 Professor für raumplanerische Fächer an der HSR Hochschule für Technik Rapperswil und seit 2000 Leiter des Instituts für Raumentwicklung (IRAP).

Die Region Toggenburg ist eine ländliche Region, deren Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren durch Abwanderung geprägt war.



Wohnen im Alter muss flexibler werden

• • • • •

Pieter Poldervaart
poldervaart@kohlenberg.ch



Ein Haus im Grünen ist für viele der Wohntraum ihres Lebens. Doch spätestens mit dem Auszug der Kinder stehen etliche Zimmer leer. Mit dem Alter werden Treppensteigen und Gartenarbeit zur Last. Trotzdem zögern viele Bewohnerinnen und Bewohner von Einfamilienhäusern und zu gross gewordenen Wohnungen den Domizilwechsel möglichst lange hinaus. Ein wichtiger Grund dafür ist, dass ihnen keine passende und verhältnismässig preisgünstige Wohnalternative zur Verfügung steht.

Im Folgenden zeigen drei Beispiele, wie man älteren Menschen den Wechsel in eine bescheidenere Wohnsituation erleichtern kann: Wohngenossenschaften bieten oft auch kleinere, dafür altersgerecht ausgestattete Einheiten an und erlauben es, weiterhin im angestammten Quartier zu wohnen;

attraktive Alterssiedlungen könnten – gerade auch in ländlichen Gegenden – dazu beitragen, dass vermehrt Einfamilienhäuser frei werden und jungen Familien zur Verfügung stehen, ohne dass die älteren Menschen ihr Dorf oder ihre Kleinstadt verlassen müssen; und das Prinzip «Pagameno – Wohneigentum auf Zeit» ermöglicht es, hochwertigen Wohnraum langfristig zu vermieten und nach Ablauf der Nutzung von Grund auf zu sanieren. Diese Beispiele zeigen, wie die Folgen des soziodemografischen Wandels im Wohnbereich nachhaltig aufgefangen werden können. Den Modellen gemeinsam ist, dass es neben dem Angebot auch ein Umdenken der älteren Menschen braucht. Indem der Trend nach immer mehr Wohnraum gebrochen wird, können noch unbebaute Flächen geschont werden.

Wie Wohngenossenschaften die Marktmechanismen punktuell austricksen

Die Mechanismen des Wohnungsmarkts führen in der Regel dazu, dass ältere Menschen zu gross gewordene Wohnungen nicht freiwillig verlassen. Denn fast immer würde die neue Wohnung, obwohl kleiner, mehr kosten. Und weil auch der Vermieter kein Interesse an Wohnungswechseln hat, bleibt alles beim Alten. Baugenossenschaften sind die einzigen Akteure auf dem Wohnungsmarkt, welche die Mittel und oft auch den Willen haben, diesen Mechanismus auszutricksen.

Wohngenossenschaften sind in einer komfortablen Lage: Ihre Bestände sind gross genug, sodass sie Mieterinnen und Mietern mit veränderten Raumanprüchen valable Ersatzangebote machen können. Einzelne Genossenschaften helfen mit Belegungsvorschriften oder Mietzinszuschlägen nach, wenn Wohnungen unternutzt sind. Weil solche Genossenschaften der Gemeinnützigkeit verpflichtet sind und damit Kostenmieten kalkulieren, sind ihre Wohnungen generell günstiger als der Durchschnitt der Mietwohnungen. Wenn traditionelle Genossenschaften neu bauen oder ihre grossen Bestände umfassend erneuern, schaffen sie als Teil des Projekts immer häufiger bewusst altersgerechten Wohnraum. Und weil der Landwert ihrer bestehenden Siedlungen meist zu einem sehr tiefen

Preis in den Büchern steht, können sie auch bei Ersatzneubauten sehr günstige Mieten kalkulieren.

Sanierung gut kommuniziert

Ein besonders eindrückliches Beispiel dafür liefert die fast 100 Jahre alte Siedlung «Industrie 1» der Baugenossenschaft des Eidgenössischen Personals (BEP) in Zürich. Sie wurde 2005 in einem aufwändigen Projekt total erneuert. Die Siedlung war gerade bei älteren Leuten sehr beliebt. Ihnen machte die Genossenschaft sehr frühzeitig vergleichbare Ersatzangebote, während andere die Gelegenheit nutzten, ein Eigenheim zu kaufen oder ins Altersheim zu zügeln.

Raum für WGs und Familien

Nach dem tiefgreifenden Umbau der Siedlung hat es hier nur noch 50 statt wie bisher 80 Wohnungen, aber es leben mehr Menschen darin als früher – und sie brauchen folglich weniger Wohnfläche pro Kopf. Ein Drittel davon sind frühere Bewohner oder aus anderen BEP-Siedlungen Zugezogene. Nebst Kleinwohnungen für Alte gibt es grössere für WGs und Familien mit überdurchschnittlich vielen Kindern. Mit dem Umbau hat es die BEP also geschafft, zugleich den Wohnflächenbedarf pro Person zu senken, den Wohnkomfort massiv zu steigern und die Siedlung viel stärker zu durchmischen. www.bep-zuerich.ch. www.svw-zh.ch

Hans Conrad Daeniker, 1950, macht Öffentlichkeitsarbeit für gemeinnützige Organisationen (www.amgleis.ch).



Unter anderem ist er Informationsbeauftragter des SVW Zürich, der Dachorganisation der gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften. hansconrad.daeniker@svw-zh.ch



Die Siedlung «Industrie 1» der Baugenossenschaft des Eidgenössischen Personals in Zürich 5 wurde 1915 gebaut. 2005 wurden die 80 Kleinwohnungen zu 50 grosszügigen Familienwohnungen umgebaut. Hofseitige Ansicht mit neuen Balkonen

Alterswohnungen schaffen Wohnraum für Familien

Vor allem im ländlichen Raum sind viele Einfamilienhäuser nur noch von ein bis zwei älteren Personen belegt. Ein eigens gegründeter Verein stiess in der Berner Gemeinde Kirchlindach deshalb den Bau von altersgerechten Wohnungen an. Doch vielen Seniorinnen und Senioren fällt der Umzug vom eigenen Haus in die Wohnung schwer.

Möglichst lange daheim wohnen bleiben, dieses Ziel haben die meisten älteren Menschen. Doch damit verhindern sie, dass die geräumigen Einfamilienhäuser für junge Familien frei werden. Diese werden damit gezwungen, neu zu bauen oder wegzuziehen. Der 2002 gegründete «Verein altersgerechtes Wohnen Kirchlindach» will das Problem entschärfen. Auf der Basis des Altersleitbildes für die politische Gemeinde Kirchlindach, die sich aus den Dörfern Kirchlindach und Herrenschanen mit insgesamt 2668 Einwohnerinnen und Einwohnern zusammensetzt, erreichte die Organisation, dass die Gemeinde ein Grundstück an die Pensionskasse der Bernischen Lehrerversicherungskasse verkaufte. Der Verein seinerseits besuchte bereits bestehende Angebote von altersgerechten Überbauungen und liess die Erkenntnisse teils erfolgreich ins Projekt Lindacherhof einfließen.

Wohnen mit Mehrwert – trotz vielen Vorbehalten

Seit dem 1. Mai 2007 sind die acht 2- und fünf 3-Zimmerwohnungen bezugsbereit, einige sind auch schon vermietet, wobei ein Gemeinschaftsraum das Zusammengehörigkeitsgefühl stärken soll. Die Wohnungen werden rund um die Uhr betreut durch einen Notfalldienst, den ein benachbartes Alters- und Pflegeheim übernimmt. Dieselbe Institution erstellt neben der Altersüberbauung einen Neubau für pflegebedürftige Personen, was einen eventuellen späteren Wechsel erleichtert. Weitere Dienstleistungen sind Wäsche- und Mahlzeitservice sowie Putzhilfe durch die benachbarte Klinik für suchtkranke Menschen; selbstverständlich besteht auch ein ausgebauter Spitex-Dienst.

Trotz diesem Angebot liegt die Nachfrage nach den Alterswohnungen unter den Erwartungen. Die Gründe liegen zum einen darin, dass etlichen potenziellen Mieterinnen und Mietern eine 2- bis 3-Zimmerwohnung für sich und ihre Möbel zu klein ist und dass am neuen Ort die Sicht auf die Alpen fehlt. Zum andern wohnen viele ältere Menschen in ihrem jetzigen Haus praktisch zinsfrei; zudem ist nicht klar geregelt, was nach dem Auszug mit dem Haus passieren würde – im Zweifelsfall bleibt man somit lieber in den eigenen vier Wänden. Trotzdem halten die 80 Vereinsmitglieder an ihrem Ziel fest. Sie haben aus den Erfahrungen des ersten Projekts gelernt und arbeiten jetzt daran, dass auch im zweiten Gemeindeteil, in Herrenschanen, eine Parzelle für altersgerechtes Wohnen ausgeschieden wird. www.lindacherhof.ch ●



Charlotte Meyer, 1943, ist Bibliothekarin und Präsidentin ad interim des Vereins altersgerechtes Wohnen Kirchlindach.
cch.meyer@hispeed.ch

Nachhaltiger Umgang mit bestehendem Wohnraum

Wenn heute von Stadtflucht, steigendem Flächenbedarf, Bauzonenerweiterung, Auswirkung auf Natur und Umwelt, Fehlen von günstigem familien- und seniorengerechtem Wohnraum, Erhalt von Durchmischung und Vermeidung von Ghettos die Rede ist, sollten wir uns auf der Suche nach Lösungsansätzen nicht primär auf Neubauten ausrichten. Die Pagameno AG verkauft bestehenden Wohnraum auf Zeit.

Die solide Bauweise in der Schweiz sichert Wohnobjekten grundsätzlich eine wirtschaftliche Lebensdauer von etwa 100 Jahren, was drei Generationen entspricht. Würden diese Objekte systematisch, also nach rund 30 Jahren, einer Renovation mit Anpassung an aktuelle Nutzer-Bedürfnisse unterzogen, könnte die Abwanderung aus Städten und Agglomerationen in ländliche Gebiete und eine massive Vernichtung von Immobilienwerten durch nicht getätigte Sanierungsinvestitionen verhindert werden. Allein von den zwischen 1947 bis 1980 erstellten 1,7 Millionen Wohnungen ist rund die Hälfte in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Raumangebot und Infrastruktur sind weder familienfreundlich noch seniorengerecht, eine Durchmischung von Jung und Alt ist oft nicht möglich, ökologischen Anliegen wird kaum Rechnung getragen. Bei gleichzeitig hohen Mietzinsen im Vergleich zu günstigeren zeitgemässen Wohnobjekten in ländlichen Gegenden ist die Ghettoisierung ganzer Quartiere absehbar.

Bedarfsgerecht und umweltschonend

Pagameno wurde zur Werterhaltung bestehender Immobiliensubstanz und zur Förderung von erschwinglichem, nutzerorientiertem Wohneigentum entwickelt. Das Pagameno-Prinzip – «Wohneigentum auf Zeit» – erlaubt die zyklische Erneuerung von Objekten nach 30 Jahren. Die Wohnkosten für Pagameno-Eigentum liegen etwa 20 Prozent unter vergleichbaren Mietobjekten. Dies ist umso wichtiger, als sich der Wohlstand der grossen Mehrheit von Mietern nicht verbessert. Paradebeispiel ist ein Objekt in Bern (Baujahr 1958) mit dem typischen Melting-Down-Syndrom: Der Sanierungsaufwand staut sich an, die Mieterstruktur verschlechtert sich, der Verwaltungsaufwand steigt und es entsteht ein Wohnungsleerstand, der sich in einer Abwärts Spirale beschleunigt. Die Liegenschaft konnte erst 2005 umfassend erneuert werden; die 42 Wohnungen wurden anschliessend nach dem Pagameno-Prinzip verkauft. Die heutigen Wohnkosten liegen unter den quartierüblichen Mieten in vergleichbaren Objekten. Obwohl jede Wohnung über eine eigene Wasch- und Geschirrspülmaschine verfügt, konnte der Wasserbrauch nachweislich um 45 Prozent gesenkt werden. Um bedarfsgerechten Wohnraum für Jung und Alt anbieten und den künftigen ökologischen Anforderungen gerecht werden zu können, gilt es also in erster Linie, die bestehende Immobiliensubstanz methodisch und nachhaltig zu bewirtschaften.
www.pagameno.ch

PAGAMENO-Investor	
Erhöhung Rendite	+++
Hohe Liquidität / Cash Flow	+++
Sicherheit auf 30 Jahre	+++
Plansicherheit für 30 Jahre	+++
Inflationsschutz	++
Geringer Kapitaleinsatz	++
Bessere Bewirtschaftung	++
Keine Mieter- oder Leerstandsproblematik	✓

Volkswirtschaft / Marktpartner	
Wirtschaftsförderung privat (keine Staatsverschuldung)	+++
Eigentumsförderung	+++
Raumplanungsinstrument	++
Erschwinglicher Wohnraum	+++
Neugestaltung vorhandener Bausubstanz	+++
Der Spekulation entzogen	✓

PAGAMENTO-Eigentümer	
Senkung der Wohnkosten	+++
Erhöhung des verfügbaren Einkommens	+++
Wohneigentum durch Kaufpreisschwelle	✓
Wohnsicherheit	✓
Keine Schuldenfalle	✓
Private Altersvorsorge	++
Wohnzufriedenheit	+++

Staatshaushalt	
Verminderung der Staatsquote	++
Ertragssteuer für den Investor	++
Steuereffekt Investitionen	++
Wohneigentumsförderung ohne Belastung des Staates	+++
Entschuldung ohne Verkauf des «Tafelsilbers»	++



Michael Folger, 1948, hat das Pagameno-Prinzip «Wohneigentum auf Zeit» seit 1996 mit namhaften Universitäten, Verbänden, Behörden

und Experten entwickelt und in der Praxis eingeführt. m.folger@pagameno.ch

Flächensparen im ländlichen Raum: Eine Initiative des Landes Baden-Württemberg

• • • • •

Martin Baumgartner
martin.baumgartner@mlr.bwl.de
Manfred Merges
manfred.merges@mlr.bwl.de



Die zunehmende Inanspruchnahme von Flächen birgt mit Blick auf die demografische Entwicklung grosse finanzielle Risiken für die Gemeindehaushalte. Das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-

Württemberg möchte diesem Trend mit dem «Modellprojekt zur Eindämmung des Landschaftsverbrauchs durch Aktivierung des innerörtlichen Potentials» (MELAP) entgegenwirken.

Der Verbrauch ländlicher Flächen ist zu hoch. In Baden-Württemberg wurden im letzten Jahr täglich rund 9,4 Hektaren meist hochwertige landwirtschaftliche Flächen überbaut. Die zentrale Ursache für die Siedlungsexpansion ist der gewachsene Wohlstand, der verbunden mit einer zunehmenden Individualisierung und Mobilität in den vergangenen Jahren den Wunsch nach mehr Wohnraum wachsen liess. Gleichzeitig bewirkte diese Entwicklung, dass die Anzahl von Personen je Haushalt von 2,9 (1960) auf 2,2 (2000) sank.

Aber auch der Steuerwettbewerb der Kommunen führt dazu, dass die Gemeinden mit grosszügigen Angeboten an preiswerten und attraktiven Gewerbe- und Neubaugebieten locken. Gleichzeitig nimmt die Zahl an ungenutzten innerörtlichen Brachflächen und -gebäuden zu. Besonders in den Städten und Gemeinden des ländlichen Raums steigt deren Umfang erheblich.

Tickende Zeitbombe

Die gegenwärtig noch optimistische Betrachtung bei der Schaffung neuer Baugebiete wird sich jedoch mittelfristig nicht mehr aufrechterhalten lassen.

Die Prognosen in Baden-Württemberg zeigen, dass selbst bei relativ hoher jährlicher Nettozuwanderung die Bevölkerungszahl nach einer kurzen Phase des Einwohnerzuwachses in einen Abwärtstrend übergeht. Besonders ländliche Gemeinden werden diesen Trend zu spüren bekommen. Durch den Rückgang der Bevölkerung sinken die Einnahmen aus Steuern und Gebühren. Heute erstellte kostspielige Infrastrukturen können später nicht mehr unterhalten werden. Damit geraten die Kommunen in die Kostenfalle. Vor diesem Hintergrund wird sich die finanzielle Lage in zahlreichen Gemeinden weiter verschlechtern.

Mit MELAP auf neuen Wegen

Wenn auch künftig den Menschen, insbesondere jungen Familien, die Bildung von Wohneigentum ermöglicht werden soll, sind neue Strategien notwendig: Einerseits sollen diese Überbauungen dem Bedürfnis nach anspruchsvollem, hochwertigem Wohnraum gerecht werden. Andererseits müssen sie auch die gesellschaftlichen, landwirtschaftlichen und den Naturschutz berührenden Interessen berücksichtigen.

Das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg führt deshalb im Rahmen des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum (ELR) das «Modellprojekt zur Eindämmung des Landschaftsverbrauchs durch Aktivierung des innerörtlichen Potenzials» (MELAP) durch. Dessen zentrales Ziel ist es, Strategien, Beispiele und Wege zu entwickeln, wie innerörtliches Potenzial für Wohnraum aktiviert werden



Den Besuch von Minister Peter Hauk MdL Baden-Württemberg, vorn 5. von rechts, in der MELAP-Gemeinde D-78727 Oberndorf a. N., Ortsteil Aistaig, nahm die örtliche Grundschule zum Anlass, ihm die Ideen der Schulkinder zur Neugestaltung einer Baufläche am Modell zu präsentieren. Foto: MLR, zvg.

kann. Dabei geht es insbesondere darum, nicht mehr oder unternutzte Gebäude umzuwidmen beziehungsweise zu modernisieren und Baulücken zu schliessen.

Positive Zwischenbilanz

Eine besonders für die Kommunalpolitik wichtige Erkenntnis aus MELAP ist, dass die Gemeinden ihr Potenzial zu meist gar nicht in ihrer ganzen Dimension erkennen. In zahlreichen, zum Teil vollkommen unterschiedlich gelagerten Fällen ist es gelungen, modellhafte Vorhaben anzustossen, die beispielgebend für die Nutzung innerörtlichen Potenzials in ländlichen Regionen sein werden. Von den Investitionen profitiert in der Regel das örtliche Handwerk, das zu einer Stärkung des ländlichen Raums insgesamt beiträgt. Und es zeigt sich schon jetzt, wie attraktiv Wohnen auf dem Land gerade im innerörtlichen Bereich gestaltet sein kann. Hinzu kommt, dass auf das ganze Land übertragbare, praktikable und für den Bauherrn finanzierbare Lösungen entwickelt wurden.

Dabei wurde deutlich, dass es wichtig ist, die Bevölkerung in das Projekt eng einzubinden. Es geht darum, die Bürgerinnen und Bürger für die Problematik des Landschaftsverbrauchs und der leer stehenden Gebäude zu sensibilisieren und einen Bewusstseinswandel herbeizuführen.

MELAP fließt in die Strukturförderung ein

Wenn man die bisherigen Erkenntnisse aus MELAP auf andere Gemeinden überträgt, kommt man zum Schluss, dass die Ausweisung neuer Wohngebiete in weiten Teilen des ländlichen Raums Baden-Württembergs entbehrlich ist. Einige Modellgemeinden gehen hier mit gutem Beispiel voran. So etwa, wenn bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplans bereits ausgewie-



Energetische Sanierung eines Eindachhofes in D-72364 Obernheim, Baden-Württemberg: Der für Obernheim typische Eindachhof wurde nicht mehr landwirtschaftlich genutzt und zu einem reinen Wohnhaus umgebaut. Dabei wurde eine umfassende energetische Sanierung mit Vollwärmeschutz, Brennwerttechnik, Solarthermie und Photovoltaik umgesetzt. Architekt: Friedrich Rau, Albstadt, Baden-Württemberg.

Vorher-Bild Obernheim: Friedrich Rau, Albstadt; Nachher-Bild Obernheim: Andreas Keller, Altdorf (Fotograf)

sene Bauflächen wieder als landwirtschaftliche Flächen eingestuft werden.

Peter Hauk, der Landesminister für Ernährung und Ländlichen Raum, hat bereits angekündigt, dass die Erkenntnisse aus MELAP in die Regelförderung einfließen werden. So wird aktuell insbesondere das zentrale Strukturförderprogramm des Landes, das Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR), grundlegend überarbeitet und erfährt eine deutliche Ausrichtung hin zum Flächensparen.

MELAP ist nicht mit dem Anspruch angetreten, innerhalb weniger Jahre sämtliche Probleme um den Landschaftsverbrauch und die damit zusammenhängenden gesellschaftlichen Fragen zu lösen. Aber die Diskussion über den Flächenverbrauch ist nicht zuletzt dank MELAP in den 13 Modellgemeinden und darüber hinaus in vollem Gang.

www.elr.baden-wuerttemberg.de
www.melap-bw.de



Martin Baumgartner, 1951, ist Leiter des Referats «Strukturentwicklung Ländlicher Raum» im Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum. Davor war er Referent in der Grundsatzabteilung des Staatsministeriums Baden-Württemberg und Parlamentarischer Berater im Landtag von Baden-Württemberg.



Manfred Merges, 1961. Nach Stationen bei der Landeshauptstadt Stuttgart und zehnjähriger Tätigkeit im Staatsministerium Baden-Württemberg, insbesondere im Bereich «Innenpolitik»

sowie als Pressereferent des «Bevollmächtigten des Landes Baden-Württemberg in Berlin», wechselte er als Persönlicher Referent des Ministers in das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum Baden-Württemberg. Dort ist er heute als Referent in oben genanntem Referat unter anderem zuständig für die Umsetzung von MELAP

Der demografische Wandel im Kanton Solothurn und seine Folgen für die Raumentwicklung

• • • • •

Rolf Glünkin
rolf.gluenkin@bd.so.ch



Der demografische Wandel – die Menschen werden immer älter und der Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung nimmt zu – bedeutet für die Raumentwicklung eine grosse Herausforderung. Anzeichen, dass ganze Quartiere mit Einfamilienhäusern längerfristig leer stehen, gibt es vorerst zwar

noch nicht. Dennoch ist es notwendig, sich mit Phänomenen wie der zunehmenden Zahl ungenutzter Einfamilienhäuser in ländlichen Gemeinden auseinanderzusetzen. Dies zeigt eine Studie des Amts für Raumplanung des Kantons Solothurn.

Der Kanton Solothurn präsentiert sich nicht nur von der Form, sondern auch von der Struktur her sehr unterschiedlich. Eine grosse Kernstadt fehlt. Stattdessen dienen drei Städte mit jeweils weniger als 20'000 Einwohnern als Zentren für die Agglomerationen Solothurn (mit einer Bevölkerung von rund 75'000), Olten (106'000) und Grenchen (25'000). In diesen Agglomerationen leben rund 80 Prozent der Kantonsbevölkerung. Die Bauzonen (Wohn- und Mischzonen, Industrie und Gewerbezone, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen) umfassen im Kanton Solothurn rund 7900 Hektaren¹. Sie machen damit etwas mehr als zehn Prozent der Kantonsfläche aus. Die grössten Bauzonen liegen erwartungsgemäss in den Zentren und Agglomerationen. Drei Viertel der Bauzonen sind bebaut. Von den unbebauten Bauzonen ist der grösste Teil (83 Prozent) bereits erschlossen. Dieser hohe Erschliessungsgrad ist darauf zurückzuführen, dass der Kanton Solothurn mit dem Planungs- und Baugesetz die Gemeinden zur Erschliessung ihrer Bauzonen verpflichtet. Einen überdurchschnittlichen Bauzonenverbrauch verzeichnen vor allem ländliche Gemeinden und Wohngemeinden sowie Gemeinden mit grossen Industrie- und Gewerbezone insbesondere im Raum Härkingen Kreuz an der A1/A2. Die im Kanton Solothurn vorhandenen Baulandreserven von rund 1700 Hektaren reichen trotz des hohen Siedlungsdrucks auf den ländlichen Raum aus, um den erwarteten Zusatzbedarf für die nächsten 15 Jahre zu decken.

Trend zum Einfamilienhaus

Der Wohnflächenbedarf hat im Kanton Solothurn zwischen 1990 und 2000 um mehr als zehn Prozent von 39 auf 44 Quadratmeter pro Person zugenommen. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Haushaltsgrösse kleiner wird: 1990 lebten 2,5 Personen in einem Haushalt, zehn Jahre später waren es nur noch 2,3 Perso-

nen. 2000 lebten zwei Drittel der Solothurner Wohnbevölkerung in einem Ein- oder Zweipersonenhaushalt. In den letzten 15 Jahren wurden im Kanton Solothurn über 10'000 neue Wohngebäude erstellt, davon über 80 Prozent Einfamilienhäuser. Dies lässt sich nicht nur mit den tiefen Hypothekenzinsen erklären, sondern auch mit dem Umstand, dass sich die Babyboom-Generation der in den Fünfziger- bis Mitte der Sechzigerjahre Geborenen in der Familienphase befindet und entsprechend häufig Einfamilienhäuser bewohnt. Der Trend zum Eigenheim hält allerdings weiter an.

Grosse Unterschiede zwischen den Bezirken

Die Bevölkerung des Kantons Solothurn hat in den letzten 15 Jahren um rund zehn Prozent auf über 250'000 Einwohner zugenommen. Aufgrund der Bevölkerungsprognose 2005 bis 2030 wird sich die Bevölkerung in den nächsten 15 Jahren ungefähr im gleichen Tempo weiterentwickeln. Ab 2020 ist mit einer Trendwende und einem allmählichen Bevölkerungsrückgang bis auf das heutige Niveau zu rechnen². Allerdings verlief und verläuft diese Entwicklung nicht im ganzen Kanton gleich. Bereits zwischen den einzelnen Bezirken sind die Unterschiede gross. Nach der Bevölkerungsprognose wird die Bevölkerung in Gebieten, die im Einflussbereich von Agglomerationen oder besonders verkehrsgünstig liegen, weiter zunehmen. In den ländlichen Ge-

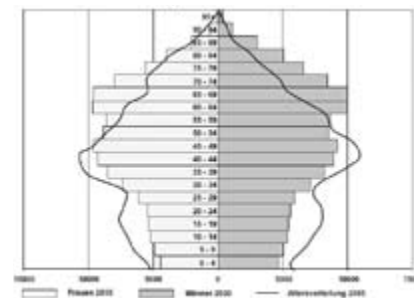
bieten wird die Bevölkerung dagegen abnehmen.

Verhältnis von Alt und Jung kehrt sich um

Bereits in den Jahren 2000 bis 2005 hat sich das überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum in den ländlichen Gebieten und im Gäu abgeschwächt³. Der in der gesamten Schweiz feststellbare Trend zum Wohnen in Zentrumsnähe lässt sich somit auch im Kanton Solothurn beobachten. Die Städte Olten und Solothurn sind – nach jahrzehntelangem Bevölkerungsrückgang – wieder am Wachsen. Das markanteste Ereignis in der Bevölkerungsentwicklung ist aber die doppelte Alterung: Die Menschen leben immer länger und haben gleichzeitig weniger Kinder. Dadurch wächst der Anteil der über 65-Jährigen überproportional rasch, der Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung sowie der Kinder und Jugendlichen nimmt dagegen ab. Dies stellt die Raumentwicklung vor grosse Herausforderungen: Wie sehen die Siedlungen in 30 bis 40 Jahren aus, wenn die Kinder beziehungsweise das Einzelkind das Elternhaus verlassen haben? Werden dann in nahezu jeder Wohnung eine oder seltener zwei Personen leben und pro Kopf teilweise über 100 Quadratmeter belegen? Werden die Siedlungen sich überhaupt noch mit jungen Familien durchmischen oder werden ganze Quartiere mangels Nachwuchs verwaisen? Kommen die «Einfamilienhausbrachen»?



Bevölkerung nach Bezirken. Quelle: SOGIS



Alterspyramide 2005 und 2030

Szenario des Wohnungsmarkts

Um diesen Fragen nachzugehen, liess das Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn durch das Büro Hornung, Wirtschafts- und Sozialstudien, zwei Fallbeispiele erarbeiten⁴. Das Gäu/Untergäu mit seinen 33'400 Einwohnern ist ein dynamisches Gebiet. Die Einwohnerzahl nahm zwischen 1990 und 2005 um über 5000 Personen zu (plus 18 Prozent). Das Niederamt (38'900 Einwohner) entwickelt sich dagegen bevölkerungsmässig wesentlich langsamer. Im gleichen Zeitraum nahm die Bevölkerung bloss um 2100 Personen zu (plus 6 Prozent). Beide Regionen weisen einen verhältnismässig hohen Anteil an Einfamilienhäusern auf: Gäu/Untergäu rund 40 Prozent, Niederamt rund 38 Prozent. Ebenfalls überdurchschnittlich ist die Wohneigentumsquote. Im Gäu/Untergäu beträgt sie 52 Prozent, im Niederamt 51 Prozent (Schweizer Durchschnitt: 35 Prozent). Die Region Gäu/Untergäu weist mit 1,2 Prozent einen verhältnismässig tiefen Leerwohnungsbestand auf. Im Niederamt ist der Leerwohnungsbestand mit 3,2 Prozent rund dreimal so hoch. Der Bedarf nach Wohneigentum und Grosswohnungen wird in beiden Regionen bis 2020 weiter zunehmen. Gleichzeitig wird die Zahl der durch den Generationenwechsel freigesetzten Wohnun-

gen ständig ansteigen. Ein erheblicher Teil dieser Wohnungen wird dank Sanierungen mit An- und Ausbauten weiterhin genutzt werden können.

Kompakte Siedlungsstrukturen schaffen

Zumindest für die beiden Regionen Gäu/Untergäu und Niederamt dürfte somit mittelfristig gelten: Was auf den Liegenschaftenmarkt kommt, wird rasch wieder nachgefragt. Längerfristig muss allerdings der altersgerechte Umbau von Miet- und Eigentumswohnungen besonders gefördert werden. Diese Wohnungen sollten so gelegen sein, dass die alten Menschen ein möglichst langes, selbstbestimmtes Leben in ihrer angestammten Umgebung führen können. In verschiedenen ländlichen Gemeinden mit schlechter Anbindung an den öffentlichen Verkehr stehen heute allerdings immer mehr Einfamilienhäuser leer beziehungsweise zum Verkauf. Die zukünftige Raumentwicklung muss sich darauf ausrichten, dass genügend kompakte und somit kostengünstige Siedlungsstrukturen geschaffen und erhalten werden, in denen Infrastrukturen und öffentlicher Verkehr rentabel und mit guter Qualität betrieben werden können.

¹ Raumb Beobachtung im Kanton Solothurn: Bericht «Bereich Siedlung: Bauzonen der Gemeinden», Amt für Raumplanung, Solothurn, Februar 2006.

² Die Zahlen basieren auf einem Modell von Wüest&Partner. Das Modell berücksichtigt neben den üblichen Faktoren wie Migrationssaldo und Geburtenrate auch ein Gemeinde-Rating mit Standortfaktoren. Das Büro hat nach diesem Modell für die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn eine Bevölkerungsprognose erstellt. Der Kanton Solothurn richtet seine Planung nach dem «mittleren Szenario» aus. Die Prognosen weichen vom Trend-Szenario des Bundesamts für Statistik zum Teil beträchtlich ab.

³ Raumb Beobachtung im Kanton Solothurn: Bericht «Bevölkerung und Wohnen», Amt für Raumplanung, Solothurn, Juni 2007.

⁴ Daniel Hornung: Bevölkerungsentwicklung, Wohnungsmarkt und Bauzonen; Fallbeispiele Regionen Gäu/Untergäu und Niederamt, Arbeitsbericht (Entwurf), Bern, 18. Mai 2007.



Rolf Glünkin, 1953, studierte nach der Ausbildung zum Primarlehrer an der Universität Zürich Geografie. Nach mehreren Jahren Lehr-

tätigkeit und in der Privatwirtschaft ist er seit 1994 beim Amt für Raumplanung des Kantons Solothurn als wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Abteilung Natur und Landschaft und als Leiter der Abteilung Grundlagen/Richtplanung tätig.



Altern im Tessin: Eine urbane Gesellschaft im Übergang

• • • • •

Gian Paolo Torricelli und Marcello Martinoni
i.CUP@arch.unisi.ch



Die Bevölkerung im Kanton Tessin ist überdurchschnittlich alt. Die Gründe sind vielfältig. In urbanen Gebieten spielt der Zuzug von Senioren aus anderen Schweizer Kanto-

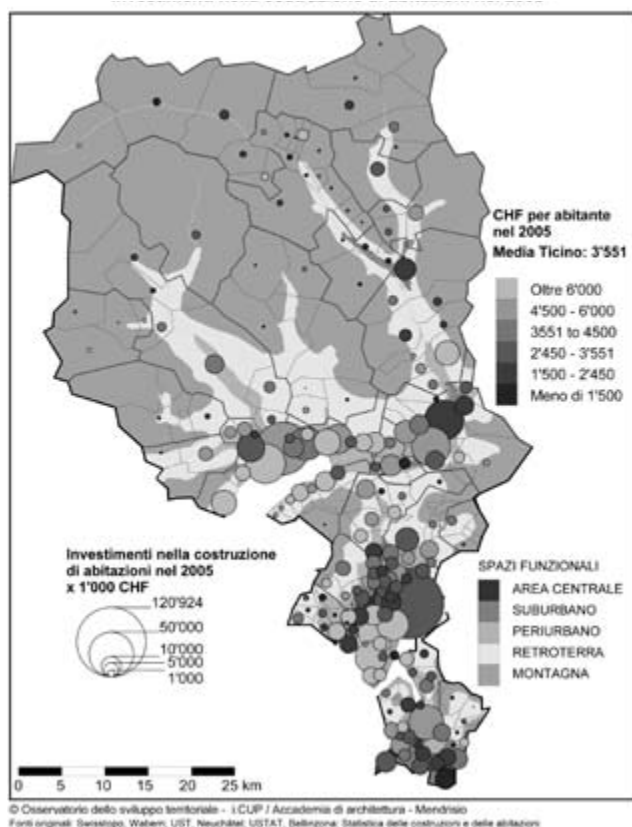
nen eine wichtige Rolle, in abgelegenen Tälern ist die Abwanderung der jungen Bevölkerungsgruppen die Hauptursache.

Das Tessin hält den Rekord als Kanton mit der ältesten Bevölkerung: Ende 2005 kamen auf 100 Jugendliche unter 15 Jahren mehr als 132 Personen von mindestens 65 Jahren. Im schweizerischen Durchschnitt sind es dagegen bloss 100. Zudem betrug der Anteil der Tessiner Senioren über 30 Prozent der Personen im erwerbsfähigen Alter (20 bis 65 Jahre). Dieses Verhältnis gilt bereits als kritisch, zumal die so genannten Baby Boomer (Geburtsjahrgänge 1950 bis 1970) in einigen Jahren in Rente gehen. Allerdings stellt sich dabei die Frage, inwiefern die Einwanderung von älteren Personen aus anderen Schweizer Kantonen die hohe und rasch wachsende Altersrate im Kanton Tessin beeinflusst.

Städtische Gebiete und Randgebiete

Das Phänomen der Überalterung spielt im Kanton Tessin in zwei geografischen Bereichen eine wichtige Rolle: in städtischen Gegenden, besonders an den Seeufern bei Lugano und Locarno, und in den Randgebieten, das heisst in den kleinen Gemeinden der höher gelegenen Täler. Es handelt sich um zwei sehr unterschiedliche Situationen. In den

Zentren ist die Alterung wegen der starken und eindeutig zunehmenden Zuwanderung besonders ausgeprägt. Das gilt insbesondere für Lugano, wo die Altersrate seit 2000 um über 20 Prozent – von 137 Senioren auf 157 Senioren pro 100 Jugendliche – gestiegen ist, vor allem aber für verschiedene Gemeinden der Agglomeration Locarno (Ascona, Muralto, Ronco bei Ascona und Orselina), wo dieses Verhältnis über 200 Senioren pro 100 Jugendliche beträgt. Diese Gegenden verzeichnen eine viel stärkere Immigration aus den übrigen Kantonen als andere Gebiete der Schweiz, was zum stei-

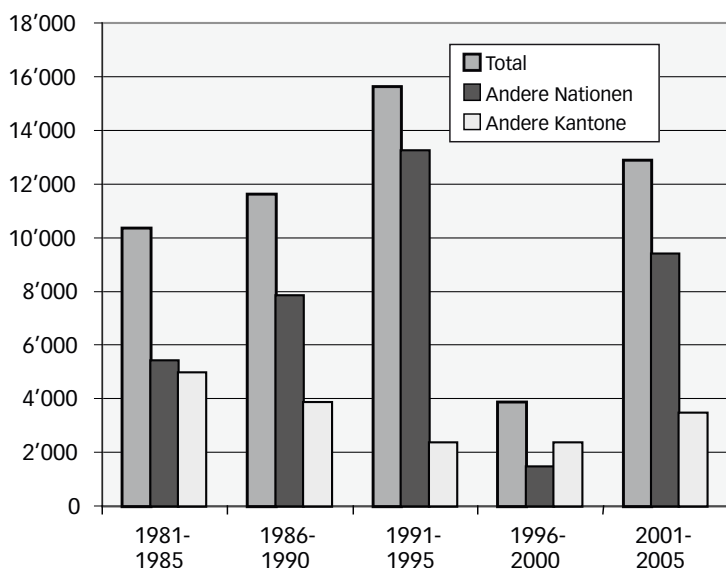


Investitionen in den Wohnungsbau 2005

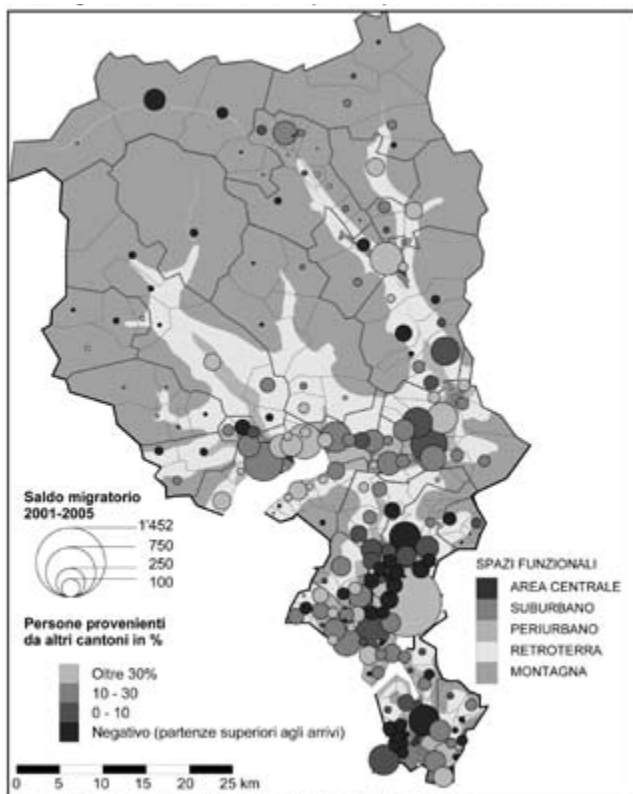
genden Anteil älterer Personen beiträgt, wie der Vergleich der entsprechenden Karten zeigt. Dagegen ist die Alterung in den Berggebieten auf den wirtschaftlichen Niedergang sowie auf die Abwanderung der jungen Generationen und der Frauen zurückzuführen (zum Beispiel Valle Verzasca, Onsernone, höhere Teile des Valle Blenio und Valle Leventina): Dort ist die Altersrate mindestens gleich hoch oder sogar noch höher als in städtischen Gegenden.

Hoher Migrationssaldo

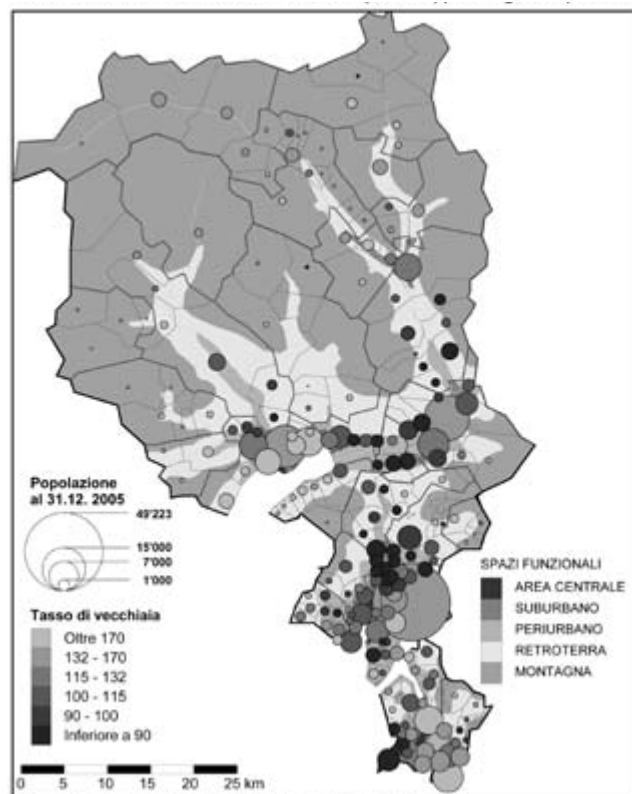
Zwischen 2000 und 2005 führte der hohe Migrationssaldo im Kanton Tessin zu einem mehr als doppelt so grossen demografischen Wachstum wie im Bundesdurchschnitt (5 Prozent gegenüber 2,3 Prozent). Dabei entfielen etwa 30 Prozent des Migrationssaldos auf Zu-



Migrationssaldi im Kanton Tessin seit den Achtzigerjahren. Quelle: USTAT, Bellinzona / Ausarbeitung i.CUP



© Osservatorio dello sviluppo territoriale - I.CUP / Accademia di architettura - Mendrisio
Fonti originali: Swissstop, Wabern, UST, Neuchâtel, USTAT, Bellinzona



© Osservatorio dello sviluppo territoriale - I.CUP / Accademia di architettura - Mendrisio
Fonti originali: Swissstop, Wabern, UST, Neuchâtel, USTAT, Bellinzona

Wanderungssaldi 2001-2005.

Anteil der Personen aus anderen Kantonen, in Prozent

Altersquote 2005: Anteil der Über-65-Jährigen auf 100 Unter-15-Jährige

gewanderte aus anderen Schweizer Kantonen, mit Höchstwerten von 48 bis 50 Prozent in der Region Locarno und überdurchschnittlichen Werten in den anderen städtischen Zentren. Der Trend zur Immigration von Personen aus anderen Kantonen blieb im Tessin in den letzten 25 Jahren ungebrochen, selbst als die Zuzüge aus dem Ausland in der zweiten Hälfte der Neunzigerjahre wegen der Wirtschaftskrise drastisch zurückgingen.

Unsere Hypothese geht davon aus, dass Eidgenossen und Ausländer, die sich im Kanton Tessin niederlassen, um dort ihren Lebensabend zu verbringen, die progressive Alterung der Bevölkerung beeinflussen, wobei der Druck in wohlhabenden und begehrten städtischen Gebieten besonders stark ist. Die Zuwanderung von Jüngeren vermag dieses Phänomen nicht mehr zu verdecken.

Auswirkung auf den Immobilienmarkt

In den letzten Jahren – besonders 2004 und 2005 sowie sicherlich auch im Jahr 2006, für das noch keine Zahlen vorliegen – verzeichnete der Kanton Tessin ein starkes Immobilienwachstum. Die Investitionen in den Wohnungsbau (Anstieg von 2500 auf über 3500 Franken pro Bewohner zwischen 2003 und 2005), die Anzahl Wohnungen und die Immobilientransaktionen nahmen rasant zu, häufig gerade in städtischen Gegenden mit hohen Altersraten. So besteht etwa im Jahr 2005 für die 137 Gemeinden mit über 500 Bewohnern eine relativ deutliche Korrelation zwischen Alterungsrate und Wert der Immobilientransaktionen pro Bewohner ($r^2=0,49$). In allen Gemeinden in Zentrums- und Seenähe, die eine hohe Altersrate aufweisen, sind gleich-

zeitig eine starke Zunahme von Neuwohnungen, vermehrte Investitionen in den Wohnungsbau und ein zahlen- und wertmässiger Anstieg der Immobilientransaktionen festzustellen.

Gentrification ausgehend von den Senioren

Die Menge, die Aufteilung und die kantonalen Durchschnittspreise der neuen Wohnungen bewirken noch keine allgemeine Verzerrung des Marktes. In den städtischen See- und Hügelgebieten um Locarno und Lugano sind jedoch die Voraussetzungen für einen härteren Wettbewerb unter den verschiedenen sozialen Gruppen gegeben. In diesen Gebieten könnte sich der Kostendruck rasch verschärfen und die weniger begüterten Bevölkerungsschichten benachteiligen. Die Zunahme der Lu-

xuswohnungen, die von wohlhabenden Personen belegt oder als Zweitwohnungen genutzt werden, birgt das Risiko, dass für Familien, für ältere Menschen mit bescheidenen Mitteln und für andere wirtschaftlich schwache Gruppen kein Platz mehr übrig bleibt. Die betreffenden Gegenden lassen sich als urbane Räume identifizieren, die immer stärker vom Phänomen der «Golden Oldies» betroffen sind, wobei die entsprechende Gentrification von den Senioren und nicht von aufstrebenden jungen Generationen ausgeht. Diese Entwicklung nimmt die absehbare Auswirkung der Eröffnung der neuen Gotthardlinie vorweg, die das urbane Tessin noch besser erschliessen wird, was den Druck auf den Immobilienmarkt durch wohlhabende Zuzüger aus anderen Kantonen und aus dem Ausland weiter steigern dürfte.

Übersetzung



Gian Paolo Torricelli, Geograf, Doktorat in Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. Hat an den Universitäten Genf, Buenos Aires und Grenoble unterrichtet und

ist zurzeit Dozent für Geografie an der Università degli Studi in Milano sowie an der Architekturakademie der USI in Mendrisio. Dort zeichnet er auch verantwortlich für das Monitoring der Raumentwicklung.

gianpaolo.torricelli@arch.unisi.ch



Marcello Martinoni, Geograf und Ethnologe, Berater für Nachhaltige Entwicklung, Projektevaluation und -durchführung, Urbanistik und Gesundheitsförderung.

Unter der Leitung von Professor Josep Acebillo koordiniert er das Projekt UrbAging – Planung und Prognose des urbanen Raums für eine alternde Gesellschaft (PNR 54).

marcello.martinoni@arch.unisi.ch

Projekt UrbAging: Gestaltung von Siedlungsräumen für eine alternde Gesellschaft

Die Gesellschaft altert, die Bevölkerung wird urbaner, und die heutigen Städte müssen neue Herausforderungen bewältigen. Die Planung und Projektierung des städtischen Raums muss den Bedürfnissen der Senioren gerecht werden. Generell leben die Menschen heute länger, erfreuen sich einer besseren Gesundheit und verfügen über solide finanzielle Polster. Das Universum der Senioren ist jedoch nicht einheitlich. Der Autonomiegrad, die Mobilitätsmöglichkeiten und die Anforderungen an Freizeit oder Arbeitszeit variieren in dieser Altersgruppe sehr stark.

Das Forschungsprojekt UrbAging, das von der Fakultät für Architektur der USI, von der SUP und vom Institut für Raumentwicklung der Hochschule für Technik Rapperswil durchgeführt wird, geht von der Sicht der älteren Mitbürger bezüglich der Qualität des öffentlichen Raums aus und legt dabei den Schwerpunkt auf die bebaute Umwelt und die Lebensqualität. UrbAging soll den Zufriedenheitsgrad der älteren Mitbürger ermitteln und über eine partizipative Projektierung konkrete Vorschläge formulieren. Die Gemeinden werden von Anfang an mit einbezogen, um gemeinsam die Stadt der Zukunft zu verwirklichen: Eine von und für die Senioren konzipierte Stadt, unter Berücksichtigung der Qualität des öffentlichen Raums, den architektonischen Beschränkungen und den Bedürfnissen nach Sozialleben und Kultur. Diese Zukunftsstadt ist eine Stadt für alle und steht im Einklang mit der nachhaltigen urbanen Entwicklung.

UrbAging – Gestaltung von Siedlungsräumen für eine alternde Gesellschaft – NFP 54 Nachhaltige Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung (2007 – 2008)
http://www.nfp54.ch/d_projekte.cfm



Mancherorts im Tessin werden Wohnhäuser nur noch temporär in den Ferien genutzt – mit problematischen Folgen für die Dorfgemeinschaft

Editorial

Sabine Mühlinghaus
collaboratrice scientifique ARE, section Urbanisation et paysage
sabine.muehlinghaus@are.admin.ch



«Toutes les générations ont leur place»



Les grandes tendances démographiques sont connues: vieillissement de la population, déclin du nombre d'enfants et du nombre de familles, et accroissement des flux migratoires. Ces changements ont des répercussions sur le développement du territoire ; nul ne le conteste. Il est donc surprenant qu'on tire si peu de conséquences de ces changements annoncés.

Le changement démographique le plus préoccupant dans un proche avenir sera sans doute le vieillissement croissant de notre société. Plus inquiétante encore est l'augmentation du nombre de personnes âgées logées dans les communes suburbaines et les ceintures d'agglomération conçues vers 1970-1980 pour des familles avec enfants.

Ces quartiers disposent, certes, d'écoles et de places de jeux, mais leur infrastructure n'est guère adaptée aux besoins de person-

nes plus âgées. Le nombre de familles y est en diminution. D'où la question: qui habitera dans toutes ces villas qui y ont été construites et qui continuent de s'y construire?

Ce numéro présente les répercussions de l'évolution démographique sur le développement du territoire et montre à l'appui d'exemples comment la politique et la pratique peuvent réagir. Pour nous diriger vers un développement durable, nous avons besoin d'un aménagement du territoire qui tienne compte des besoins des générations tant actuelles que futures. Cette politique doit également associer les groupes de population qui ne sont pas en mesure de défendre haut et fort leurs intérêts.

(traduction)



Evolution sociodémographique et structures territoriales de la Suisse

• • • • •

Martin Tschopp
martin.tschopp@are.admin.ch



La baisse du taux de natalité, la diminution à moyen terme de la population et le vieillissement démographique sont des réalités incontournables dont un large public a pris conscience. Le débat est désormais ouvert sur ces questions. Cependant, les effets de ces changements démographiques sur le territoire sont encore trop peu connus. Certes, on connaît le déclin démographique

des vallées alpines reculées, la progression de l'urbanisation du Plateau et le vieillissement de la population de certains quartiers urbains. Il s'agit toutefois souvent d'analyses subjectives. Derrière l'évolution extrêmement lente et discrète des processus de changement qui agissent sur le territoire et la démographie se cachent des forces interactives difficiles à cerner.

Ces 50 dernières années, la population suisse a grandi de 3 millions d'âmes, pour atteindre 7,4 millions d'habitants. Grâce à l'immigration, son taux de croissance annuel (près de 1 %) est encore nettement plus élevé que celui des pays européens limitrophes. Parallèlement, l'espérance de vie augmente (de plus de 20 % depuis 1950), tandis que le taux de natalité ne cesse de baisser. En conséquence, l'âge moyen s'élève, avec toutefois d'importantes différences d'une région à l'autre: les régions périphériques, en particulier les vallées alpines reculées du Tessin et des Grisons, présentent l'âge moyen le plus élevé. Par contre, les communes du Plateau proches des grandes agglomérations bénéficient de la pyramide des âges la plus favorable du point de vue économique.

Expansion des agglomérations

La période d'après-guerre fut marquée par un essor économique sans précédent. Conjugué au passage d'une économie agricole et industrielle à une société de services, cet essor provoqua une expansion fulgurante de l'offre d'emplois dans les zones urbaines. L'accroissement de la prospérité favorisa une motorisation de masse. Il devint possible d'habiter loin de son lieu de travail.

Par la suite, l'aménagement du territoire n'eut de cesse de répondre aux nouveaux besoins économiques et sociaux en offrant toujours plus d'infrastructures de transport. Les temps de trajet s'en trouvèrent raccourcis. Dans cet espace désormais gouverné par les impératifs économiques et structuré par

des transports modernes, des phénomènes de rejet apparurent: les prix fonciers à proximité des centres flamboyèrent, entraînant l'expulsion des logements, qui cédèrent la place aux commerces et services. Les conséquences furent multiples: extension suburbaine, augmentation constante des surfaces d'habitation et étalement des agglomérations.

Renversement de tendance dans les villes-centres

Cette évolution entraîna une ségrégation sociale par groupes d'âges. Les jeunes s'installèrent en ville pour leur formation ou leur travail, tandis que les aînés demeurèrent en périphérie. Par la suite, les jeunes familles avec enfants,



On ne parvient pas toujours à densifier la ville, et l'expansion des agglomérations se poursuit.

attirées par les prix fonciers attractifs, quittèrent les villes pour s'installer à la périphérie des agglomérations et réaliser leur rêve d'habiter leur propre maison à la campagne. Les groupes de population moins aisés ou plus âgés restèrent dans les villes-centres.

Les zones situées entre les espaces métropolitains, en particulier dans les cantons d'Argovie, de Lucerne, de Thurgovie, de Vaud et de Fribourg, ont aujourd'hui une population plus jeune que la moyenne alors que les régions alpines et rurales ainsi que les communes d'agglomération sont confrontées à un vieillissement démographique croissant. Tout récemment, un renversement de tendance se dessine dans les villes-centres, qui attirent de nouveau les personnes jeunes, au bénéfice d'une bonne formation.

Les ménages d'une personne en augmentation

Parallèlement à l'accroissement de la prospérité et de la mobilité, les changements de mode de vie et l'individualisation de la société ont contribué à l'étalement des zones urbanisées. En dix ans, la surface habitable par habitant a augmenté de plus de 10 % pour atteindre 44 m². De même, le nombre de ménages a augmenté beaucoup plus rapidement que la population. En particulier, le nombre de personnes seules, de couples sans enfants et de familles monoparentales est en constante progression. En 1920, on recensait en moyenne 4,4 personnes par ménage, tandis qu'en 2000, le ménage moyen ne comptait plus que 2,3 personnes. Dans le même laps de temps, le nombre de ménages d'une personne a décuplé.

Redimensionner les infrastructures

Même si le vieillissement et le déclin démographiques des régions périphériques de Suisse ne sont pas aussi alarmants que dans quelques autres pays



Les aînés sont beaucoup plus mobiles et communiquent davantage de nos jours.

européens, la situation mérite un suivi attentif. Elle confronte les décideurs et responsables du développement territorial à des défis majeurs, non seulement dans les territoires directement concernés, mais de plus en plus aussi sur le Plateau.

Dans certaines régions du pays, le nombre de logements disponibles, mais aussi l'infrastructure publique vont devenir surdimensionnés. De plus, l'évolution sociodémographique aura des retombées sur la planification des transports car la proportion de pendulaires diminuera tandis que le tourisme de loisir et les voyages d'une journée, pratiqués par la population plus âgée non active, continueront d'augmenter. Les exploitants publics ou privés d'infrastructures à caractère social ou d'infrastructures techniques ainsi que les employeurs devront s'accommoder de ces nouvelles contraintes spatiales. Ils devront en tenir compte dans leur planification stratégique et aborder des problèmes tels que la mise à disposition de services spécifiques pour une population vieillissante dans les quartiers suburbains et les communes d'agglomération. Dans les localités reculées des régions alpines, en proie à un déclin démographique, il faudra trou-

ver les moyens d'assurer dans le futur les services de base. La question du financement de ces services deviendra de plus en plus pressante. Enfin, il sera tout aussi incontournable de réexaminer les mesures de politique régionale et de soutien aux infrastructures de transport ou autres, afin de vérifier leur incidence sur l'évolution de l'habitat et de la population.

(traduction)



Martin Tschopp, 1973, a étudié la géographie à l'Université de Zurich. Il a ensuite travaillé à l'Institut de planification des transports et

des systèmes de transports (IVT) de l'EPFZ, en axant ses recherches sur l'accessibilité, les changements et ses conséquences sur les structures territoriales. Engagé par l'ARE au printemps 2007, il travaille désormais au sein de la section Planification des transports et des infrastructures.

«Zurich, une ville pour tout le monde»

• • • • •

Interview : Pieter Poldervaart

Photos : Annett Altvater



La population de Zurich fait tout pour conserver sa diversité et sa pluralité et rester ce qu'elle est : une ville jeune à l'atmosphère urbaine. Les autorités municipales soutiennent cet objectif par une politique de revalorisation des quartiers défavorisés et d'encouragement à la densification. Pour des projets de qualité, il est possible d'obtenir des possibilités accrues de bâtir. De plus, selon Brigit Wehrli, directrice du service du développement urbain de Zurich, la ville insiste sur l'importance de la participation de toutes les personnes concernées aux réflexions sur l'aménagement de leur quartier.

Brigit Wehrli-Schindler, 1947, lic. ès lettres, sociologue, dirige depuis 1998 le service du développement urbain de la ville de Zurich. Elle est née et a grandi à Zurich. Mariée, deux enfants adultes. Après l'obtention de la licence en sociologie, psychologie sociale et économie publique de l'Université de Zurich, elle a travaillé de 1972 à 1983 à l'EPFZ, d'abord comme collaboratrice scientifique à l'Institut d'hygiène et de physiologie du travail, puis à l'Institut d'aménagement local, régional et national (ORL). Ensuite, elle a ouvert son propre bureau-conseil en sciences sociales sur les questions de logement et d'aménagement. Elle a publié plusieurs livres.

Aujourd'hui, dans les villes-centres, la proportion de personnes de 65 ans et plus représente près de 20 % de la population. Zurich est-elle également confrontée au problème du vieillissement démographique?

Non, apparemment, nous sommes une exception! Entre 1995 et 2005, tous les groupes de population plus jeunes ont connu un accroissement alors que le nombre de personnes âgées de 65 à 80 ans a fortement diminué dans certains quartiers. Cette évolution résulte de plusieurs facteurs: Zurich profite d'un nombre élevé de jeunes actifs et les bords de la Limmat attirent de nombreux étudiants. De plus, la ville fait des efforts pour les familles et enregistre depuis 2006, après de nombreuses années de déclin, un excédent des naissances. Les quartiers suburbains des années septante connaissent un rajeunissement imputable au changement de génération.

Qu'a fait Zurich concrètement?

En 1998, Zurich s'est dotée d'un objectif de législature important: construire 10'000 grands appartements en dix ans. L'exécutif de la ville entendait ainsi réagir au départ des familles allant s'installer en périphérie, entre autres parce que l'offre de logements en ville n'était pas adaptée à leurs besoins. Nos enquêtes régulières ont montré que de nombreuses familles seraient bien restées en ville si elles avaient eu la possibilité d'y trouver des appartements de quatre ou cinq pièces. Durant la période de législature suivante, de 2002 à 2006, l'Exécutif de la ville a focalisé son action sur l'offre de logements pour tous les groupes de population. Outre les grands appartements pour les familles, il s'agissait de créer des logements pour les jeunes en formation et pour les personnes âgées, et de garantir une offre suffisante de logements sociaux. Ces efforts se poursuivent aujourd'hui dans le cadre d'une coordination interdépartementale, as-

surée précisément par le service communal du développement urbain.

Préconisez-vous les rénovations ou les constructions nouvelles?

Les deux sont nécessaires. Les constructions intégralement nouvelles (qui ne sont pas des démolitions – reconstructions) ne sont possibles qu'en de rares emplacements à la périphérie de la ville ou dans d'anciens quartiers industriels. La substance bâtie est passablement délabrée; d'importantes opérations de rénovation sont en cours. Certains quartiers construits dans la première moitié du siècle dernier doivent faire l'objet d'une rénovation lourde ou d'une reconstruction. Il n'a pas si longtemps, les opérations de démolition suivies de reconstruction suscitaient un vif mouvement d'opposition; aujourd'hui les coopératives d'habitation acceptent la reconstruction comme étant parfois la meilleure des solutions. Ce changement d'attitude a pu être obtenu après le succès de quelques exemples de requalification de quartiers et la mise en œuvre de solutions saluées par les locataires.

De telles opérations font disparaître les logements bon marché...

...parfois, certes. Cependant, Zurich dispose encore de très nombreux logements vétustes et bon marché. Et leur modernisation ne pourra pas être achevée avant que les logements qui se construisent aujourd'hui deviennent à leur tour vétustes et meilleur marché. Par ailleurs, 20 % des logements zurichois sont propriété de coopératives, de fondations d'utilité publique ou de la ville. Les coopératives proposent des loyers modérés, même dans les cas de constructions nouvelles. Par ailleurs, il est bon de rappeler que les conditions ont changé: les besoins d'espace habitable, le pouvoir d'achat et les exigences de confort se sont accrus.

Justement, en cas de rénovation lourde, les personnes âgées ont

beaucoup de peine à quitter leur appartement. Comment la ville de Zurich procède-t-elle dans de tels cas?

Il est nécessaire d'informer les intéressés le plus tôt possible, d'avoir des entretiens avec les locataires et de leur apporter un soutien dans la recherche d'un nouveau logement. Pour les personnes âgées, ce changement est parfois l'occasion d'entrer dans une « seniorie ». Ces dernières années surtout, la ville et les coopératives ont acquis une certaine expérience dans ce domaine, et trouvé des solutions satisfaisantes. Les caisses de pension et les investisseurs institutionnels sont de plus en plus sensibles à ces problèmes. Les propriétaires privés restent les plus difficiles à convaincre; or, ils possèdent la moitié de tous les logements de Zurich.

Apparemment, tous ces efforts sont récompensés et la ville renoue avec la croissance. Comment cela a-t-il été possible?

Outre les efforts faits par la ville elle-même, des facteurs externes ont également joué un rôle important. Dans un premier temps, les politiques se sont unis pour surmonter la situation de blocage des années nonante qui résultait de la contestation du règlement de zones et des constructions (BZO). A ce moment-là, la crise avait été aggravée par la récession économique qui s'était traduite par une diminution des recettes fiscales et une disparition massive des emplois. L'Exécutif a toutefois réussi à regagner la confiance des milieux économiques et des investisseurs. Les autorités et les propriétaires se sont retrouvés autour de la même table. La reprise de la conjoncture a donné le coup de pouce qui manquait encore. Le développement de quartiers tels que celui de Zurich-Ouest aidant, la ville de Zurich a pu reconquérir son image de ville dynamique, connue bien au-delà des frontières.

La ville a-t-elle offert des incitations financières pour arriver à ce résultat?

Le nouveau règlement de zones et des constructions, qui autorise une densification à certaines conditions, est économiquement attractif. Il favorise davantage les reconstructions que les rénovations. La densification des quartiers n'est encouragée que lorsqu'elle apporte des améliorations qualitatives. La ville incite par conséquent les maîtres d'ouvrage à organiser des concours d'architecture.

Zurich s'est engagée activement dans une politique du logement. Où met-elle la priorité?

Plusieurs approches sont possibles pour influencer le marché du logement. La ville a octroyé aux coopératives des droits de superficie avantageux et leur a ainsi donné la possibilité de construire du neuf. La ville elle-même adopte, pour son parc immobilier, une politique de rénovation différenciée, allant de la rénovation douce à la reconstruction. Elle a organisé diverses conférences et rencontres avec les propriétaires institutionnels et privés pour les inciter à construire des appartements plus spacieux.

Intervenez-vous également à l'échelle des quartiers?

Oui, bien sûr. On peut encourager l'action des investisseurs privés par des mesures d'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers. Depuis cinq ans, Zurich occupe les tout premiers rangs du palmarès international de la qualité de vie urbaine. L'objectif est de favoriser cette qualité de vie dans tous les quartiers. Nous travaillons donc depuis quelques années sur des projets de revalorisation de quartiers tels que la Langstrasse, le Hard ou le Grünuu, ou à Schwamendingen.

Qu'est-ce que cela implique?



Les stratégies sont adaptées à chaque situation: dans le quartier de la Langstrasse, des mesures de répression pour lutter contre le trafic de drogues et la prostitution ont d'abord été nécessaires. Ensuite, la ville a acheté quelques immeubles à problèmes pour y accueillir des affectations nouvelles, compatibles avec la vie d'un quartier résidentiel. Depuis, la situation s'est nettement apaisée. Dans le quartier de Grünuu, un ensemble de bâtiments en mauvais état appartenant à la ville a été démolit et reconstruit. Dans d'autres quartiers, la première des priorités est de créer des places de jeux pour les enfants et les adolescents.

Les personnes âgées n'ont pas besoin de places de jeux, mais d'un environnement sécurisé. Que proposez-vous aux personnes de 65 ans et plus?

Il est toujours réjouissant de savoir que la plupart des personnes âgées se sentent bien à Zurich. Nos enquêtes régulières montrent que les personnes âgées et très âgées sont aussi heureuses en ville ou dans leur quartier que les générations plus jeunes. Certes, les aînés citent quelques lieux de la ville qu'ils évitent la nuit, mais leurs répon-

ses traduisent un degré de confiance élevé quand il s'agit d'évaluer la sécurité dans leur quartier; de plus, ils font largement confiance à leurs voisins.

Zurich songe-t-elle à mettre en œuvre un partenariat public privé (PPP)?

Nous en avons quelques exemples, notamment le Hallenstadion qui vient d'être rénové. D'autres projets de PPP, comme le stade du Hardturm ou le centre des congrès, sont encore en discussion. Pour le moment, notre Parlement ne voit pas les PPP d'un très bon œil.

Le grand casse-tête de toutes les villes reste la gestion du trafic. Quelle est l'approche suivie par Zurich?

Le trafic routier est régulièrement mentionné dans nos enquêtes comme le problème essentiel. A noter que le « problème du trafic » signifie pour la plupart des automobilistes « être bloqué dans un embouteillage » et pour la population des quartiers du centre « être assommé de bruit et respirer des gaz d'échappement ». On nous demande d'en faire davantage pour les piétons et les cyclistes. Les rues à 30 km/h, qui ont été introduites il y a qua-

tre ans dans tous les quartiers d'habitation de Zurich, ont fait leurs preuves. Dans les quartiers densifiés, les problèmes de trafic peuvent en effet s'accroître: la concentration de personnes habitant, travaillant et faisant leurs achats dans un même lieu est forcément génératrice d'une forte mobilité. La densification des quartiers n'est supportable à long terme que si l'accroissement du trafic qu'elle entraîne est compatible avec la vie en ville et peut être absorbé par les transports publics et la locomotion douce.

Comment encouragez-vous les transports publics?

Récemment, la population a accepté par les urnes le projet de tram Zurich Ouest qui desservira ce quartier en développement. Les transports publics zurichois ont une excellente fréquence horaire et sont bien appréciés. De plus, la ville suit une politique restrictive en matière d'autorisations de places de stationnement. Les transports publics sont sûrs et rapides: c'est leur grand atout. Les firmes internationales implantées à Zurich nous le disent souvent: le fait que leurs dirigeants puissent prendre le tram ou le bus en toute simplicité pour se rendre à leur travail est un atout incomparable.

Zurich s'est forgé une solide réputation en matière de participation dans l'aménagement du territoire. Peut-on parler de culture de la participation?

A Zurich, les processus participatifs en matière d'aménagement du territoire sont conduits par le service du développement urbain, qui réunit le plus tôt possible autour d'une même table toutes les personnes concernées pour aborder et étudier ensemble des projets et des plans d'aménagement. Les propriétaires fonciers, accompagnés de leurs architectes/aménagistes, ainsi que les divers services de la ville sont associés à ces procédures. Pour

les projets de plus grande envergure qui concernent aussi la population, les processus de participation suivent des méthodes adaptées. D'ailleurs, la ville a élaboré un guide¹ pour ses services administratifs.

Prenons l'exemple de la rénovation des arches du viaduc ferroviaire pour lesquelles les CFF recherchaient une nouvelle affectation. Au cours de deux grands ateliers, la population a pu faire part de ses souhaits et ceux-ci ont été intégrés aux contraintes fixées dans le concours. Le but était de trouver une utilisation profitable pour le quartier. Les CFF ont confié la location à une Fondation pour des logements et des commerces bon marché. Nous sommes confiants pour la suite.

La ville regarde-t-elle au-delà de ses limites communales?

L'un des axes de la nouvelle législation s'intitule : « Alliances – politique par-dessus les frontières ». Cela concerne la collaboration avec les communes environnantes.

Cette coopération a bien joué dans le cadre du projet Glattpark, situé entre Zurich et Opfikon. La ville de Zurich possède à Opfikon des parcelles de terrains à bâtir assez étendues. Le processus participatif a donné naissance au Glattpark, un nouveau quartier urbain bordé d'un lac artificiel et d'un parc, en partie réalisé aujourd'hui.

Autre exemple: la ligne du Glatttal, dont la première étape est déjà achevée. Là également, une bonne coopération entre la ville et les communes environnantes a eu lieu.

Parallèlement à ces projets, nous essayons en ce moment de mettre sur les rails une Conférence métropolitaine permanente. L'entité responsable réunit les représentants du canton de Zurich, des villes de Zurich et Winterthur ainsi que de l'association des présidents de communes du canton de Zurich. Cette approche intercommunale est indispensable car les limites communales ne cessent de s'estom-

per. Les échos de la première conférence sont encourageants: même la ville et le canton de Lucerne ont fait part de leur intérêt à participer au processus. Par ailleurs, les choses ont également pu bouger grâce à la politique des agglomérations de la Confédération et aux efforts de l'ARE.

Quels sont les objectifs de développement urbain de Zurich?

L'Exécutif de la ville a adopté la stratégie Zurich 2025, qui vise à transformer Zurich en une métropole tournée vers un développement durable. Zurich ne doit pas devenir une ville de célibataires, de managers ou encore réservée aux familles; elle doit rester ouverte à tous les groupes de la population et appliquer la devise: « Des logements pour tous ». L'hétérogénéité et la mixité existantes seront maintenues et renforcées. Les gens seront de plus en plus nombreux à vouloir revenir en ville. La demande de logements va encore croître; à l'heure actuelle, elle est forte dans tous les segments du marché, y compris le haut de gamme. Cependant, Zurich est très sensible aux aléas de la conjoncture. Elle dépend très fortement de la prospérité des banques et de l'économie zurichoise. Il est donc indispensable d'assurer des conditions favorables à la place financière, à l'industrie et à l'artisanat et de prévoir des mesures préventives pour maintenir la qualité de vie, même en période de dépression conjoncturelle. Nous avons donc besoin d'une planification à long terme et d'une politique visionnaire.

(traduction)

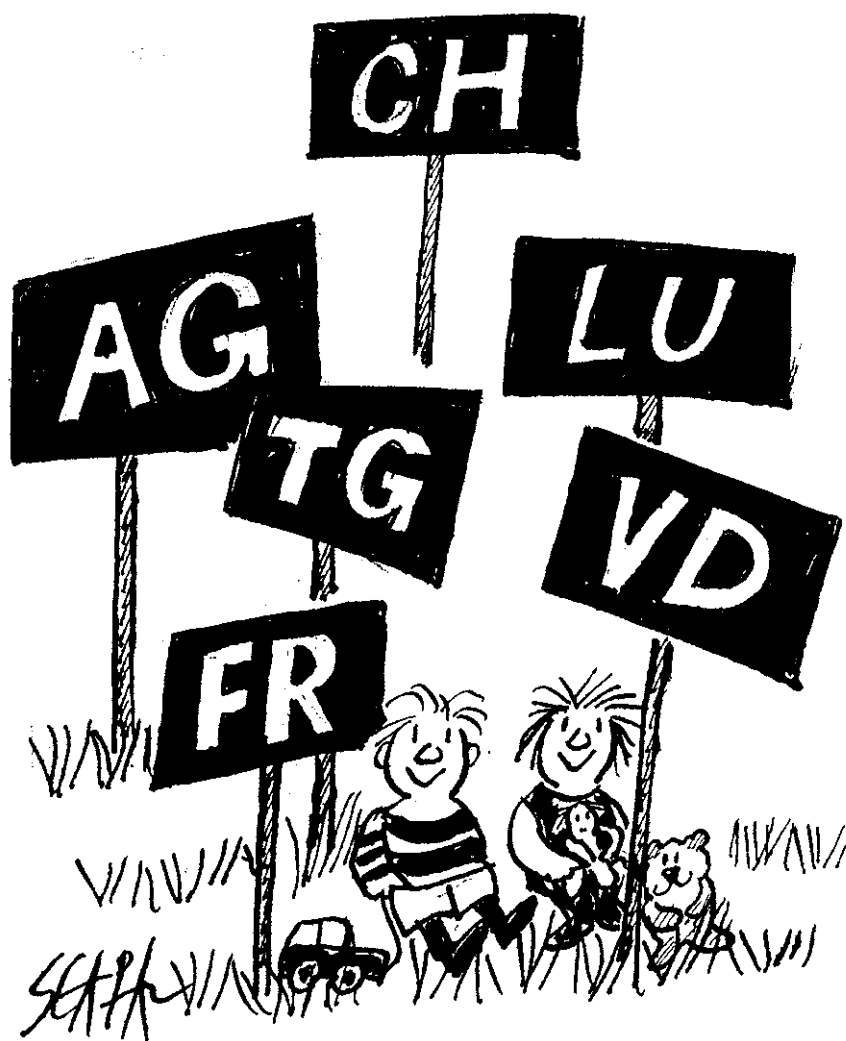


¹ Ville de Zurich, service du développement urbain (Stadtentwicklung Zürich) : Processus de consultation et de participation, guide détaillé, Zurich, 2006 (en allemand seulement). Commande sur papier : 044 412 36 63, www.stadt-zuerich.ch/stadtentwicklung

La ville en mutation sociodémographique

• • • • •

Michal Arend
ma@research-solutions.ch



Les villes suisses sont pour la plupart confrontées à un vieillissement démographique. Parallèlement, la composition ethnique et sociale de leur population devient de plus en plus hétérogène ; on manque toutefois de connaissances scientifiques et pratiques sur ces changements. De plus, les villes n'ont ni les stratégies ni les instruments

adéquats pour répondre de façon dynamique et adaptée aux opportunités, problèmes et défis liés à ces transformations. Le programme national de recherche : «Villes en mutation sociodémographique»¹ se veut une contribution à la compréhension des processus en cours.

Le projet de recherche sur les villes en mutation sociodémographique a pour objectif d'étudier les changements sociodémographiques dans les villes suisses et de présenter des instruments d'aménagement ou d'autres instruments permettant d'aller vers un développement plus durable. Les recherches se focalisent sur le vieillissement et l'internationalisation de la société ainsi que sur les modifications de la taille, du type et de la composition des ménages.

Pour ce qui est des transformations actuelles et futures de la structure sociale et de la composition de la population résidante des villes, l'équipe de recherche se concentre sur les questions de cohésion sociale et sur les relations de voisinage entre les différents groupes de population. Elle se penche également sur l'intégration des personnes migrantes et des groupes sociaux défavorisés. Les recommandations qui résultent de ces recherches portent essentiellement sur la politique de développement urbain, l'utilisation du sol et les instruments de planification. De plus, un soin tout particulier est accordé à la participation des personnes concernées et du public ainsi qu'aux indicateurs sociaux du développement durable.

Pouvoir réagir aux mutations

L'objectif principal du projet de recherche est de contribuer à une meilleure compréhension de l'évolution sociodémographique actuelle et future des villes suisses et des espaces récemment urbanisés. A ce jour, les effets de ces transformations sur l'environnement construit ont été sous-estimés et peu abordés dans les débats publics. L'équipe de recherche s'est donc fixé également l'objectif de sensibiliser les acteurs, les personnes concernées et le public sur ces questions.

Les bases théoriques et les hypothèses de travail du projet de recherche sont en cohérence avec son intention de dé-

velopper et d'évaluer des instruments et des mesures dans ce domaine. La recherche n'est pas axée sur une théorie particulière, mais part d'éléments émanant de diverses écoles et approches. Les concepts et hypothèses actuels – par exemple, les notions de différenciation sociale ou de ségrégation (A-Städte), de villes postindustrielles, de villes diffuses sans limites ou structures claires – n'expliquent pas avec suffisamment de précision les changements et les tendances en cours : l'amélioration de l'accessibilité, l'accroissement de la mobilité pendulaire et les fluctuations de la population résidante qui accélèrent les transformations de la composition de la population à l'échelle des quartiers. Parmi les tendances observées, on remarque l'immigration d'une main d'œuvre étrangère bien qualifiée et le déplacement des problèmes sociaux. Ces derniers, parfois aigus, sont transférés des quartiers urbains centraux vers les communes périphériques ou la ceinture des agglomérations.

Par conséquent, le projet de recherche s'intéresse avant tout au concept de «villes différenciées»², c'est-à-dire de villes dont la population résidante est de plus en plus hétérogène. Cette diversité croissante pose des problèmes nouveaux en termes d'aménagement urbain durable. Elle appelle également une adaptation des instruments d'aménagement et de gestion de la ville.

Le projet commence par une analyse statistique de l'évolution démographique des 17 plus grandes villes suisses, associée à des interviews en ligne de représentants des autorités de ces villes. Les chercheurs veulent dresser une vue d'ensemble thématique des problèmes et de leur perception, des projets en cours et des mesures et instruments appliqués dans ces villes. Une bonne partie des travaux porte sur trois études de cas spécifiques effectuées dans les villes de Zurich, Winterthour et Schaffhouse. Ces dernières font appel à des méthodes complémentaires telles que l'évalua-

tion en continu, la définition d'indicateurs et l'analyse de documents. Un dernier chapitre s'ouvre sur des perspectives plus larges et donne notamment des informations sur des projets novateurs et des mesures mis en place dans d'autres pays européens.

Connaissances nouvelles

Le projet dans son ensemble montre les nombreux processus de changement sociodémographique, parfois profond, à l'œuvre dans les villes suisses. Il analyse les réactions, les conséquences, les opportunités et les risques de ces mutations ainsi que les instruments et mesures de gestion existants ou potentiels.

La première partie doit son intérêt à l'exploitation de données récentes des registres officiels des villes et au calcul de facteurs, mal cernés jusqu'à présent, sur la composition ethnique, la concentration et la répartition de la population. Par ailleurs, elle livre une documentation et une typologie très intéressantes sur les 269 quartiers composant les villes étudiées. Elle fournit des projections sociodémographiques différenciées sur l'évolution de la population de certains types de quartiers à l'horizon 2020.

La deuxième partie traite du questionnaire en ligne, adressé aux responsables et aux spécialistes, et qui permettra pour la première fois de connaître leur perception des processus sociodémographiques en cours dans les villes suisses. Ces personnes donnent leur appréciation des changements qui s'annoncent et des mesures prévues pour réagir aux processus actuels et aux défis futurs.

La troisième partie du projet devrait permettre de clarifier les besoins d'information des décideurs dans le domaine du développement urbain. Les trois études de cas dans les villes de Zurich, Winterthour et Schaffhouse vont fournir des suggestions utiles pour répondre à ces besoins par le recours

à des indicateurs sociaux du développement durable. De plus, cette partie présentera des informations sur l'adéquation et l'efficacité de plusieurs mesures et instruments, compte tenu des contraintes et de la situation spécifique de chacune des trois villes.

La portée de ce projet et de ses résultats réside dans sa pertinence pratique. Le traitement différencié des données sur les phénomènes sociodémographiques observés permet de mieux les prendre en compte dans le cadre du développement urbain et des planifications concernées. Ce projet présente également une utilité économique puisqu'il cherche à adapter l'offre à la demande en matière de construction et d'infrastructures sociales, et à éviter par conséquent des erreurs d'investissements lourdes de conséquences.

¹ Le projet: «Villes en mutation sociodémographique» fait partie du module Territoire du Programme national de recherche PNR54: «Développement durable de l'environnement construit». Autres membres de l'équipe de recherche: Markus Kunz et Thea Weiss-Sampietro de l'Institut du développement durable de la Haute Ecole zurichoise de Winterthour et Martin Schuler du Laboratoire ENAC-INTER-CHOROS de l'EPFL, Lausanne.

² Des ouvrages récents en langue anglaise parlent de « cities of difference » (and (in) difference). Cette notion a été reprise du titre de la publication de Ruth Fincher et Jane Jacobs, parue en 1998.

(traduction)



Michal Arend, 1949, est sociologue, aménagiste et responsable de l'entreprise MARS (Michal Arend Research Solutions, www.research-solutions.ch) dont le siège se trouve à Zollikon/ZH. Michal Arend

et l'entreprise MARS travaillent sur des projets de recherche dans le domaine des sciences sociales et assurent un service-conseil sur les thématiques sociales telles que les migrations et l'intégration, l'organisation du territoire, le marché du logement et le développement urbain, l'environnement, les transports et la mobilité, ainsi que l'évolution démographique et le vieillissement de la population.



Une meilleure qualité de vie en ville est souhaitable toutes générations confondues, enfants et jeunes inclus

Evolution démographique et mobilité

• • • • •

Kurt Infanger

kurt.infanger@are.admin.ch

Davide Marconi

davide.marconi@are.admin.ch



Le vieillissement de la population a également des répercussions sur le comportement en matière de transports. Le nouveau microrecensement sur les transports de l'Office fédéral de la statistique et de l'Office fédéral du développement territorial donne une indication des défis qui en résultent pour la planification des transports et l'aménagement du territoire. Pour se déplacer, les retraités utiliseront toujours plus leur voiture et couvriront des distances de

plus en plus grandes; les personnes plus âgées n'hésiteront pas à prendre le volant: leurs déplacements vont augmenter plus que la moyenne. Des réponses durables sont donc attendues au niveau politique. Il s'agira, par exemple, de simplifier les carrefours complexes et de créer des incitations pour que les seniors déménagent dans des quartiers bien desservis par les transports publics et équipés en services de base.

Le vieillissement de la population s'observe déjà depuis quelques années et va se renforcer, entraînant des répercussions sociodémographiques, mais aussi des effets sur le volume de trafic et sur le comportement en matière de transports. Il constitue un défi majeur pour la planification des transports et l'aménagement du territoire. Comme le nombre de retraités va aller croissant, il s'agit donc d'identifier leurs besoins de mobilité et d'étudier leurs comportements spécifiques en matière de transports. Des solutions durables émergeront de ces études.

Jeunes très mobiles, aînés mobiles

Les personnes (de 6 ans et plus) qui résidaient en Suisse en 2005 ont parcouru en moyenne 37 km par jour sur le territoire national. Le comportement en matière de transports varie considérablement selon les groupes d'âges, comme le démontre le dernier micro-recensement sur le comportement de la population en matière de transports (OFS/ARE, 2007). En 2005, on peut comparer la mobilité des personnes de moins de 17 ans à celle des personnes non actives de 66 ans et plus: ces deux groupes d'âge ont parcouru un peu plus de 20 km par jour, soit moins de la moitié des distances couvertes par les jeunes, très mobiles, de 18 à 25 ans (53 km), ou par les personnes des classes d'âges intermédiaires, de 26 à 65 ans (42 km). Les non-actifs, qui effectuent actuellement 2,4 trajets par jour en moyenne, font un trajet de moins que les générations plus jeunes. Enfin, la proportion de personnes non mobiles âgées de 65 ans et plus (21 %) est plus élevée que la moyenne suisse (11 %).

Accroissement du taux de motorisation des seniors

La mobilité des retraités n'est certainement pas négligeable. La tendance

qui s'est dessinée ces dernières années mérite d'être étudiée. Entre 2000 et 2005, l'accroissement des distances journalières parcourues par les aînés s'est poursuivi, alors que la mobilité moyenne de la population s'est stabilisée. Ce changement n'est pas seulement imputable à l'augmentation du taux de motorisation des seniors. Ces 30 dernières années, le nombre de personnes de 65 ans et plus, titulaires d'un permis de conduire, a presque triplé, pour passer de 20 % en 1974 à 58 % en 2005. Pour les femmes retraitées, ce taux est passé de 8 % à 44 %. Cette évolution s'est faite principalement au détriment des transports publics. Cependant, les femmes de 65 ans et plus continuent d'utiliser les transports publics nettement plus (27 %) que les hommes de la même classe d'âge (17 %) (OFS/ARE, 2007).

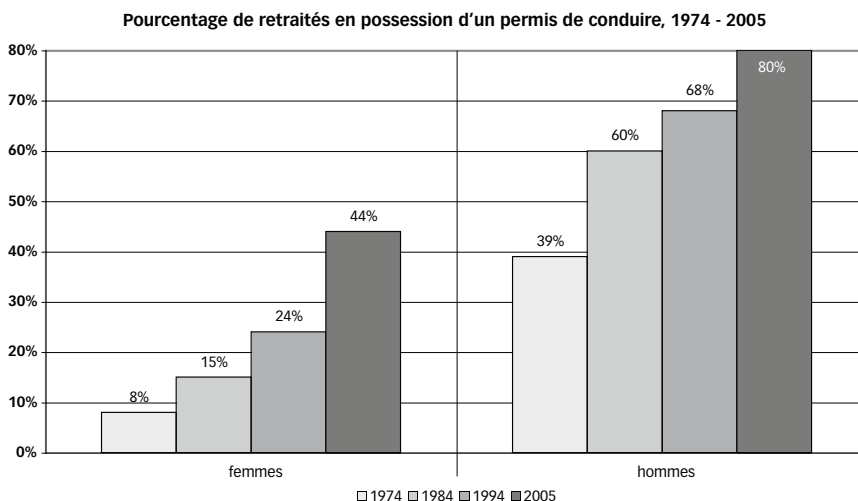
Les personnes plus âgées évitent les situations de stress

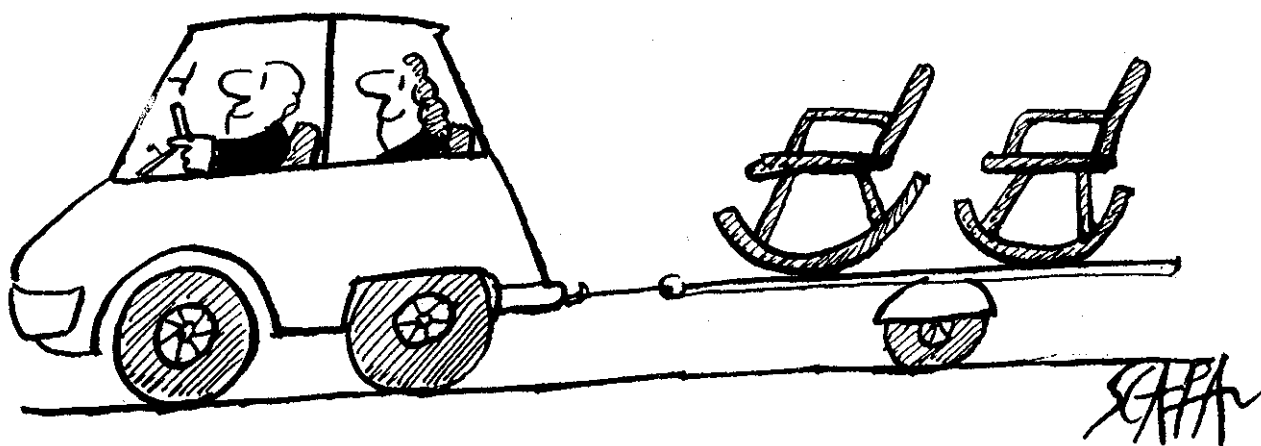
Contrairement aux groupes de population plus jeunes, les retraités disposent de plus de temps de loisir et peuvent mieux individualiser le déroulement de leur journée. Ils utilisent notamment cette liberté pour éviter les heures de pointe et se déplacent le plus souvent entre 9 et 11 h ou entre 14

et 16 h. Cela montre que les aînés s'efforcent d'éviter le stress de la circulation et des transports. De leur point de vue, les problèmes les plus graves sont les heures de pointe et les carrefours routiers complexes où se produisent la plupart des accidents de la circulation impliquant des personnes âgées. Les retraités ont, dans l'ensemble, conscience des contraintes liées à leur âge et adoptent en conséquence un comportement défensif en matière de transports (cf. encadré).

Encore plus de voitures dans le futur

D'ici 2030, les prestations kilométriques – rail et route combinés – vont encore augmenter de 15 à 29 % (ARE 2006). Les personnes plus âgées vont grandement contribuer à l'augmentation du trafic. En effet, ce groupe d'âge est en forte augmentation et les seniors couvriront de plus grandes distances journalières et feront plus de trajets que les retraités actuels. Leur comportement en matière de transports va considérablement changer : en 2030, 80 % des seniors seront en possession d'un permis de conduire alors qu'ils ne sont que 50 % aujourd'hui (IVT 2004). Par ailleurs, les personnes aujourd'hui âgées de 50 ans et plus utiliseront leur

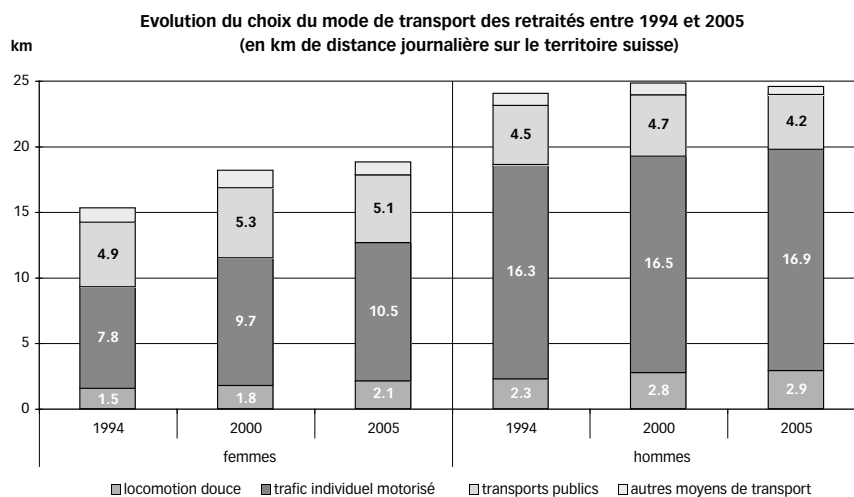




voiture plus souvent que les seniors actuels lorsqu'elles atteindront l'âge de la retraite, notamment parce qu'elles resteront plus longtemps en bonne santé. On parle dans ce contexte d'effets de cohorte.

Défis pour la planification des transports et l'aménagement du territoire

On voit que l'évolution démographique va imposer une adaptation des systèmes de transports. Le défi majeur consiste à intégrer de manière optimale les personnes plus âgées dans





le système de transports. Il s'agit en particulier de simplifier le plus possible les structures routières complexes, afin de stabiliser le nombre de situations dangereuses et de réduire ainsi les risques d'accidents.

Actuellement, les retraités habitent souvent dans des ceintures d'agglomération dépourvues d'infrastructures adaptées aux personnes âgées. L'aménagement du territoire devra rechercher comment favoriser leur installation dans des quartiers bien équipés, bénéficiant de services adaptés, et comment les inciter à utiliser les transports publics. La proximité d'un arrêt de bus ou de train et la proximité des services doivent devenir un must en matière de logement.

Bibliographie

- Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030 (Office fédéral du développement territorial, Berne, 2006).
- La mobilité en Suisse: résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports (Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial, Neuchâtel et Berne, 2007)
- Rapport de base pour les perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030: projections sur la possession et l'intensité d'utilisation de moyens de locomotion dans le trafic voyageurs (Institut de la planification des transports et des systèmes de transports EPFZ, Zurich).

(traduction)



Mobilité des retraités à l'horizon 2030

En Suisse, comme dans la plupart des pays occidentaux, le nombre des retraités atteindra des seuils sans précédent, en valeur tant absolue que proportionnelle. De quelle façon leur mode de vie et leur comportement en matière de transports diffèrera-t-il de celui des générations précédentes? Quelles en seront les conséquences sur le volume de trafic? Quelles exigences nouvelles en découleront-t-elles pour le futur système de transports?

A la demande de l'association des ingénieurs suisses des transports, l'Office fédéral des routes (OFROU) a commandé à la communauté d'études composée du bureau Widmer (Frauenfeld) et de Pasqualina Perrig-Chiello (Université de Berne) un travail de recherche à ce sujet: comment aborder la problématique de la mobilité des retraités?

L'analyse spécifique de cohortes à partir de données existantes et une enquête auprès des retraités ont permis de recueillir des informations sur le mode de vie et le modèle de mobilité des retraités avant et après l'âge de la retraite. Les données des microrecensements sur les transports de 1989, 1994 et 2000 servent de référence principale.

Les résultats montrent que les futurs retraités bénéficient en moyenne d'une meilleure formation et d'une meilleure santé et adoptent un mode de vie plus actif que la génération précédente. En particulier, le pourcentage de femmes en possession d'un permis de conduire et disposant d'une voiture sera nettement plus élevé, ce qui se traduira par une participation plus importante au trafic routier. La part des rentiers dans le trafic va donc s'accroître considérablement. Les exigences qui en découleront pour les systèmes de transports feront l'objet d'une publication annoncée pour 2008: « **Modèle de mobilité des futurs retraités – un défi pour les systèmes de transports à l'horizon 2030?** ».

Paul Widmer, büro widmer, Frauenfeld, paul.widmer@buero-widmer.ch

Pasqualina Perrig-Chiello, Université de Berne, pasqualina.perrigchiello@psy.unibe.ch



Kurt Infanger, 1951, dipl. ing., EPFZ/SVI, ingénieur des transports. Responsable de la section Bases de l'ARE. Etudie depuis plusieurs années les questions d'aménagement du territoire et

de coordination des transports. Actuellement chargé d'effectuer des analyses, des scénarios et des projections et de mettre à jour et réactualiser les données de base sur l'aménagement du territoire et la politique des transports.



Davide Marconi, 1976, MSC en géographie, travaille depuis 2006 en tant que collaborateur scientifique dans la section Bases de l'ARE. Le comportement en

matière de transports (microrecensement) et les modèles de simulation des transports sont ses principaux axes de travail.

L'évolution démographique dans le canton de Soleure et ses effets sur le développement territorial

• • • • •

Rolf Glünkin
rolf.gluenkin@bd.so.ch



L'évolution démographique due à l'allongement de l'espérance de vie et à l'augmentation de la proportion de seniors constitue un défi majeur pour l'aménagement du territoire. Certes, on n'observe encore aucun signe de désertification de quartiers entiers de villas individuelles. Il n'en demeure pas

moins qu'il est indispensable de se pencher sur l'augmentation du nombre de maisons individuelles inoccupées dans les communes rurales. Une étude de l'Office cantonal de l'aménagement du territoire du canton de Soleure en apporte la démonstration.

Le canton de Soleure présente une grande diversité tant géographique que structurelle. Il ne possède aucune ville-centre importante. Par contre, trois villes dont le noyau compte parfois moins de 20'000 habitants fonctionnent comme centres des agglomérations de Soleure (75'000 habitants), Olten (106'000 habitants) et Granges (25'000 habitants). Ces agglomérations accueillent environ 80 % de la population du canton. Dans le canton de Soleure, les zones à bâtir couvrent environ 7'900 hectares¹. Elles sont constituées de zones d'habitation, de zones mixtes, de zones industrielles et artisanales et de zones de constructions et installations publiques. Elles représentent un peu plus de 10 % de la superficie du canton. Les zones à bâtir les plus importantes sont situées, en toute logique, dans les centres urbains et les agglomérations. Les trois quarts des zones à bâtir sont déjà construits. La majeure partie (83 %) des zones à bâtir non construites est déjà équipée. Cet avancement remarquable de l'équipement est dû à la loi cantonale sur les constructions et l'aménagement qui oblige les communes à réaliser l'équipement de leurs zones à bâtir. Les communes rurales et les communes disposant de zones industrielles et artisanales étendues, en particulier à proximité du nœud autoroutier A1 / A2 d'Härkingen, font une consommation de zones à bâtir supérieure à la moyenne. Malgré une forte pression à l'urbanisation, les réserves de zones à bâtir du canton de Soleure, d'une superficie de 1700 ha environ, sont suffisantes pour répondre aux besoins de ces quinze prochaines années.

Les maisons individuelles, toujours tendance

Dans le canton de Soleure, la surface des logements a augmenté de plus de 10 % entre 1990 et 2000 pour passer de 39 à 44 m² par personne. Cette évolution est imputable à la réduction

de la taille des ménages: si l'on comptait encore, en 1990, 2,5 personnes par ménage, dix ans plus tard, ce chiffre descend à 2,3. En l'an 2000, les deux tiers de la population soleuroise faisaient partie d'un ménage d'une ou de deux personnes.

Ces 15 dernières années, plus de 10'000 nouveaux bâtiments d'habitation se sont construits dans le canton de Soleure, dont plus de 80 % sont des maisons individuelles. Cela n'est pas seulement dû à la faiblesse des taux hypothécaires. Il faut également considérer que la génération du baby boom, née dans les années 1950 à 1965, se trouve à l'étape familiale de son parcours de vie et qu'elle choisit souvent d'habiter dans une maison individuelle. D'ailleurs, la tendance à vouloir habiter dans ses propres murs se poursuit.

De grandes différences entre les districts

Ces quinze dernières années, la population du canton de Soleure a augmenté d'environ 10 % et dépasse aujourd'hui les 250'000 habitants. Selon les projections démographiques de 2005 à 2030, la population connaîtra une croissance à peu près identique ces 15 prochaines années. Une inversion de tendance est annoncée vers 2020²: la population devrait diminuer progressivement pour revenir à son niveau actuel. Cette évolution n'est et n'a pas été la même sur l'ensemble du territoire cantonal. Les différences entre districts sont considérables. Selon les projections



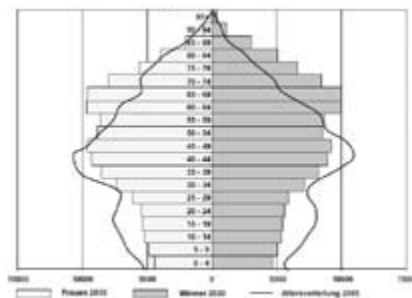
Population par districts. Source: SOGIS

démographiques, la population continuera d'augmenter dans les régions proches des agglomérations ou bénéficiant d'une bonne desserte de transports. Par contre, les régions rurales verront leur population diminuer.

La proportion de personnes jeunes et âgées s'inverse

Entre 2000 et 2005, la croissance moyenne de la population – jusque là supérieure à la moyenne – s'est atténuée dans les régions rurales et dans le Gäu³. La tendance que l'on constate au niveau national – se rapprocher des centres – est également observée dans le canton de Soleure. Après des décennies de baisse de leur population, les villes d'Olten et de Soleure connaissent à nouveau une croissance démographique. Le phénomène le plus marquant dans l'évolution de la population est toutefois celui du double vieillissement démographique: les gens vivent plus longtemps, et ils ont moins d'enfants. La proportion de personnes âgées de 65 ans et plus augmente extrêmement rapidement tandis que la proportion de population en âge de travailler ainsi que d'enfants et de jeunes diminue.

Cette évolution pose un défi majeur pour le développement du territoire: quelle sera la physionomie de nos quartiers dans 30 ou 40 ans, quand les enfants, ou l'enfant unique, auront quitté le logement parental? La règle sera-t-elle qu'une, plus rarement deux personnes occupent un logement – la



Pyramide des âges 2005 et 2030



Dans le canton de Soleure également, l'urbanisation suit un développement différent d'une région à l'autre

surface habitable par habitant dépassera alors les 100 m²? Les quartiers auront-ils encore une population diversifiée, des familles jeunes? Ou perdront-ils leur animation, faute de relève? Faut-il craindre l'apparition de friches de villas?

Scénario du marché du logement

Pour tenter de répondre à ces questions, l'Office de l'aménagement du territoire du canton de Soleure a commandé deux études de cas au bureau Hornung, spécialiste des études économiques et sociales⁴.

La région de Gäu/Untergäu, qui compte 33'400 habitants, est dynamique. Entre 1990 et 2005, sa population a augmenté de plus de 5'000 habitants (+18 %). Dans le Niederamt (38'900 habitants), la croissance démographique est nettement moins forte; dans le même laps de temps, la population a augmenté de 2'100 habitants (+6 %). Ces deux régions présentent un taux extrêmement élevé de maisons individuelles; Gäu/Untergäu: près de 40 %, Niederamt: 38 %. Le taux de logements en propriété est, lui aussi, plus élevé qu'en moyenne: 52 % dans la région de Gäu/Untergäu et 51 % dans le

Niederamt (moyenne suisse: 35 %). La région de Gäu/Untergäu présente un taux de logements vides relativement bas (1,2 %). Dans le Niederamt, ce taux atteint le triple (3,2 %). Dans les deux régions, les besoins de logements en propriété et de grands appartements vont augmenter jusqu'en 2020. Parallèlement, le nombre de logements inoccupés à la suite du changement de génération va aller en s'accroissant. Des opérations de rénovation, de modernisation et parfois d'agrandissement permettraient la réoccupation d'une partie considérable de ces logements.

Créer des structures bâties compactes

A moyen terme, dans les deux régions étudiées, tout l'immobilier mis sur le marché trouvera vraisemblablement acquéreur. Pour le long terme toutefois, il serait souhaitable de développer une politique d'encouragement à la rénovation des logements loués ou en propriété, en vue de leur adaptation aux personnes plus âgées. De tels logements devront être bien situés pour que les seniors puissent vivre le plus longtemps possible, de manière autonome, dans leur environnement fami-

lier. Déjà aujourd'hui, dans certaines communes rurales mal desservies par les transports publics, les maisons individuelles vides ou à vendre se multiplient.

Les responsables du développement territorial devront veiller à créer et à entretenir des structures urbaines suffisamment compactes, ce qui permettra de rentabiliser des infrastructures et des transports publics de qualité sans coûts excessifs.

¹ Observation du territoire dans le canton de Soleure: rapport «Bereich Siedlung: Bauzonen der Gemeinden», Office de l'aménagement du territoire, Soleure, février 2006.

² Ces chiffres sont basés sur le modèle de Wuest & Partner qui tient compte des paramètres usuels, notamment du solde migratoire et du taux de natalité, mais aussi d'une échelle d'évaluation des facteurs locaux. Ce bureau a utilisé ce modèle pour établir des projections démographiques dans les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure. Pour ses travaux de planification, le canton de Soleure se réfère au scénario «moyen». Certains éléments diffèrent parfois considérablement du scénario de référence de l'Office fédéral de la statistique.

³ Observation du territoire dans le canton de Soleure: rapport «Bevölkerung und Wohnen», Office de l'aménagement du territoire, juin 2007.

⁴ Daniel Hornung: évolution démographique, marché du logement et zones à bâtir, Etudes de cas dans les régions de Gäu/Untergäu et Niederamt, rapport de travail (projet), Berne, 18 mai 2007.

(traduction)



Après sa formation d'instituteur d'école primaire, Rolf Glünkin, 1953, a étudié la géographie à l'Université de Zurich. En 1994, après plusieurs années

d'enseignement et d'activités dans le secteur privé, il est venu travailler à l'Office de l'aménagement du territoire du canton de Soleure en qualité de collaborateur scientifique dans la section Nature et paysage. Il dirige désormais la section Etudes de base/plan directeur.

Editoriale

Sabine Mühlinghaus
collaboratrice scientifica presso l'ARE, sezione Urbanizzazione e paesaggio
sabine.muehlinghaus@are.admin.ch



«Lo sviluppo territoriale deve coinvolgere tutte le generazioni»

Le tendenze demografiche di rilievo sono ben conosciute: la popolazione invecchia, il numero delle famiglie e dei figli diminuisce, i flussi migratori crescono. È inevitabile che questi cambiamenti influenzino lo sviluppo del territorio. Tanto più sorprende che da tutto ciò vengano tratte solo scarse conclusioni.

Nel prossimo futuro, il mutamento demografico più marcato sarà il crescente invecchiamento della società. A livello territoriale, è particolarmente significativo il fatto che sempre più persone anziane vivranno in quei sobborghi e in quelle fasce esterne degli agglomerati che negli anni Settanta e Ottanta erano stati concepiti per le famiglie con figli. Queste zone dispongono di scuole e di parchi giochi, ma la loro infrastruttura non è certo adatta alle necessità delle per-

sone anziane. Inoltre, la diminuzione del numero delle famiglie solleva la questione di chi vivrà in futuro in tutte quelle case unifamiliari che vi sono state e ancora vi vengono costruite.

Questa edizione di forum considera gli effetti dei mutamenti demografici sullo sviluppo del territorio e illustra, con degli esempi, come sia possibile reagire a livello politico e pratico. Secondo gli obiettivi di uno sviluppo sostenibile, necessitiamo di una pianificazione del territorio in grado di considerare sia le necessità della generazione attuale sia le esigenze di quelle future. Inoltre, essa deve considerare anche quei gruppi di popolazione che non sono in grado di far valere da sé le proprie esigenze.

(traduzione)



L'evoluzione sociodemografica e la struttura del territorio in Svizzera

• • • • •

Martin Tschopp
martin.tschopp@are.admin.ch



Il tasso delle nascite diminuisce, la popolazione, a medio termine, pure e la società invecchia. Sono fatti, questi, che nel frattempo sono percepiti e discussi anche dal largo pubblico. Meno note sono invece le conseguenze dei cambiamenti demografici a livello di territorio. Certo, si constata lo spopolamento delle valli alpine più discoste e si conoscono i problemi dell'estensione della

superficie insediativa nell'Altopiano svizzero e dell'invecchiamento della popolazione in certi quartieri cittadini. Si tratta però solitamente di valutazioni soggettive, in cui la lentezza dei processi di trasformazione demografici e territoriali rende ancora più ardua una corretta percezione dei nessi che ne stanno alla base.



In Ticino numerose località sono confrontate con il problema di una popolazione residente in diminuzione e l'afflusso di villeggianti stagionali.

Nell'arco degli ultimi 50 anni, la popolazione svizzera è aumentata di quasi tre milioni di abitanti fino a raggiungere quota 7,4 milioni e, in virtù di un saldo migratorio positivo, continua a crescere, con circa l'uno per cento all'anno, a un tasso decisamente più marcato che nelle regioni europee circostanti. Contemporaneamente, la speranza di vita aumenta (del 20 per cento dal 1950) mentre il tasso di natalità continua a diminuire. La conseguenza è un'età media più elevata con però grandi differenze regionali: nelle regioni periferiche, in particolare le valli alpine discoste del Ticino e dei Grigioni, risulta l'età media più alta. Per contro, i Comuni dell'Altopiano ai margini dei grandi agglomerati presentano la struttura demografica migliore dal punto di vista economico.

L'avanzata degli agglomerati

Il periodo del dopoguerra è stato caratterizzato dal boom economico. Il passaggio da una società agricola ed industriale a una società del terziario è stato accompagnato da un forte incremento dell'offerta di posti di lavoro nelle regioni urbane. L'aumento del benessere ha indotto la motorizzazione di massa che ha permesso di aumentare la distanza tra il posto di lavoro e il luogo di residenza. La pianificazione ha reagito alle necessità sociali ed economiche con un continuo ampliamento dell'infrastruttura dei trasporti che ha ridotto drasticamente i tempi di percorrenza. Tuttavia, in questo nuovo ordinamento economico e trasportistico del territorio si sono presto manifestati effetti di spiazzamento, con l'au-

mento dei prezzi dei terreni nelle vicinanze del centro e il subingresso del commercio agli spazi abitativi. Il risultato è stato la suburbanizzazione, l'aumento continuo della superficie abitativa e infine lo straripamento degli agglomerati.

Un'inversione di tendenza nelle città nucleo

Questo sviluppo ha determinato una segregazione dei gruppi d'età. Da una parte i giovani si sono riversati nei centri per motivi di lavoro e di formazione, mentre le persone più anziane sono rimaste in periferia. Dall'altra, più tardi, sono state le famiglie con figli ad abbandonare le città per gli agglomerati.

ti urbani a motivo dei bassi prezzi del terreno, del desiderio di un'abitazione propria e dell'attrattiva del «vivere in campagna». Così, nelle città nucleo sono rimaste soprattutto le fasce di popolazione più anziane o finanziariamente deboli. Questo è il motivo per cui oggi nelle regioni tra le aree metropolitane e cioè buona parte dei Cantoni di Argovia, Lucerna, Turgovia, Vaud e Friburgo, la popolazione è più giovane della media. Le regioni alpine e rurali così come i Comuni della cintura interna dell'agglomerato, sono invece confrontate con un invecchiamento progressivo della popolazione. Solo negli ultimi tempi si sta nuovamente delineando un'inversione di tendenza nelle città nucleo. I centri urbani sembrano riacquistare attrattiva come luogo di residenza per le persone giovani con un elevato grado di formazione.

Sempre più economie domestiche di persone singole

Le cause dell'espansione della superficie insediativa non vanno ricercate solo nell'aumento della mobilità e del benessere, ma anche nell'individualizzazione della società e nei cambiamenti a livello di progetti personali. Ad esem-

pio, nel corso dell'ultimo decennio, la superficie abitativa pro capite è aumentata di più del dieci per cento, raggiungendo i 44 metri quadrati. Parallelamente, negli scorsi decenni, il numero delle economie domestiche è aumentato molto più della popolazione residente. In crescita costante è soprattutto il numero delle economie domestiche di persone singole, delle coppie senza figli e delle famiglie monoparentali. Se, nel 1920, in un'economia domestica vivevano ancora in media 4,4 persone, nel 2000 erano ancora solo 2,3. Il numero delle economie domestiche di persone singole è oggi dieci volte maggiore di allora.

Definire nuove dimensioni per l'infrastruttura

Anche se l'invecchiamento e lo spopolamento delle regioni periferiche in Svizzera non è ancora così pronunciato come in altri Paesi europei, tale sviluppo va seguito con attenzione. Questo fenomeno rappresenterà presto anche in Svizzera una grande sfida per i decisori responsabili dello sviluppo territoriale, non solo nelle regioni direttamente coinvolte, ma sempre più anche nell'Altopiano. Ad esempio, presu-

mibilmente in vaste regioni del Paese il numero delle unità abitative disponibili, ma anche l'infrastruttura pubblica, risulteranno presto sovradimensionati. Inoltre, lo sviluppo sociodemografico farà sentire i suoi effetti anche sulla pianificazione dei trasporti, nel senso che la quota dei flussi pendolari diminuirà, mentre quella relativa al turismo giornaliero e del tempo libero della popolazione della terza età, non più attiva professionalmente, continuerà a crescere. Quindi, anche i gestori di diritto pubblico e privati delle infrastrutture sociali e tecniche e gli imprenditori dovranno considerare questa nuova situazione sociodemografica e le sue conseguenze sul territorio e includerla nella loro pianificazione strategica. Si tratterà anche di affrontare problemi come la copertura del fabbisogno quotidiano di una società in via d'invecchiamento nei quartieri della periferia cittadina o nei Comuni degli agglomerati urbani. Si dovranno trovare soluzioni per assicurare l'approvvigionamento futuro dei Comuni periferici con popolazione in calo nella zona alpina. Si porrà sempre più la questione del finanziamento. Altrettanto inevitabile sarà, infine, un attento riesame degli effetti delle misure di conservazione strutturale e di politica regionale, come impianti di trasporto o altre opere infrastrutturali, sullo sviluppo demografico e dell'insediamento.

(traduzione)



Anche nei centri ticinesi aumenta la domanda di piccoli appartamenti



Martin Tschopp, 1973, ha studiato geografia all'Università di Zurigo. Ha quindi lavorato presso l'Istituto per la pianificazione del traffico e i sistemi di trasporto (IVT) del Politecnico di

Zurigo occupandosi in modo particolare dei cambiamenti della raggiungibilità e dei loro effetti sulle strutture del territorio. Dalla primavera del 2007 è impiegato presso la sezione Pianificazione dei trasporti e delle infrastrutture dell'ARE.

«Zurigo deve restare una città per tutti»

• • • • •

Intervista: Pieter Poldervaart

Foto: Annett Altvater



La città di Zurigo desidera mantenere anche in futuro l'eterogeneità e il carattere giovanile ed urbano della sua popolazione. Per sostenere quest'obiettivo, si impegna nella rivalutazione di quartieri sfavoriti e permette l'edificazione densificata per progetti di qualità. Promuove inoltre, come illustra Brigit Wehrli, direttrice dell'Ufficio per lo sviluppo urbano (Fachstelle Stadtentwicklung) della città di Zurigo, la partecipazione di tutti gli interessati fin dalla prima fase di pianificazione.

Brigit Wehrli-Schindler, 1947, lic. phil., sociologa, è dal 1998 direttrice dell'Ufficio per lo sviluppo urbano (Fachstelle Stadtentwicklung) della città di Zurigo. Cresciuta a Zurigo, è sposata ed ha due figli adulti. Dopo la licenza in sociologia, psicologia sociale ed economia all'Università di Zurigo, ha lavorato dal 1972 al 1983 presso il Politecnico di Zurigo, prima come collaboratrice scientifica presso l'Istituto d'igiene e fisiologia del lavoro e più tardi presso l'Istituto di pianificazione locale, regionale e nazionale (ORL). Successivamente ha diretto un ufficio proprio di consulenza scientifica per questioni dell'alloggio e della pianificazione. Ha pubblicato diversi libri.

Attualmente, quasi il 20 per cento della popolazione residente nelle città nucleo supera i 65 anni d'età. Questo rappresenta un problema anche in una città come Zurigo?

No, a quanto pare siamo un'eccezione: tra il 1995 e il 2005 abbiamo registrato un incremento in tutte le fasce d'età più giovani, mentre il numero delle persone tra i 65 e gli 80 anni d'età è in parte nettamente diminuito. I motivi sono molteplici: Zurigo gode di un forte afflusso di forza lavoro in giovane età e di molti studenti. Inoltre, la città si impegna in favore delle famiglie, fatto che nel 2006 ha portato, per la prima volta da molti anni, ad un'eccedenza delle nascite. Nei quartieri periferici degli anni Settanta, si assiste ad un ringiovanimento sulla base del ricambio generazionale.

Cosa ha fatto la città di Zurigo in dettaglio?

Nel 1998, un importante obiettivo della legislatura era quello di creare, nell'arco di un decennio, 10'000 alloggi di grandi dimensioni. Il Municipio reagì allora al fatto che sempre più famiglie si trasferivano fuori città perché, tra l'altro, l'offerta di alloggi non corrispondeva alle loro esigenze. I nostri regolari sondaggi avevano però evidenziato che in realtà molte famiglie sarebbero rimaste volentieri in città se ci fosse stata un'offerta interessante di appartamenti di quattro o cinque locali. Durante la legislatura seguente, dal 2002 al 2006, il Municipio ha esteso il campo all'offerta d'alloggi per tutte le fasce della popolazione. Oltre agli appartamenti per le famiglie, occorre assicurare spazio abitativo per i giovani in formazione e le persone anziane così come un'offerta adeguata di alloggi protetti. Oggi questi sforzi continuano a livello interdipartimentale con il coordinamento dell'Ufficio per lo sviluppo urbano.

Puntate piuttosto al risanamento o all'edificazione di nuovi alloggi?

Servono tutte e due le cose. Una vera e propria nuova edificazione in grande stile che non sia semplicemente sostitutiva è possibile ormai solo in poche zone di periferia o in vecchi quartieri industriali. La sostanza edificata esistente è ormai vetusta, talché attualmente ci si impegna soprattutto nel rinnovamento. Molti complessi residenziali risalgono alla prima metà del secolo scorso e adesso necessitano o di un risanamento totale o di un'edificazione sostitutiva. Se fino a poco tempo fa si assisteva a molte resistenze contro le edificazioni sostitutive, oggi molte cooperative d'abitazione l'accettano, ritenendola la soluzione migliore. Alcuni esempi di progetti ben riusciti e soddisfacenti anche per gli inquilini interessati hanno contribuito al cambiamento di mentalità.

Ma così facendo spariscono alloggi a buon mercato...

...è vero nel caso singolo, ma a Zurigo esiste ancora molto spazio abitabile vecchio e quindi a buon prezzo. Finché tutti quelli alloggi saranno completamente risanati o sostituiti, gli alloggi costruiti ora saranno già vecchi e quindi disponibili ad un prezzo favorevole. Inoltre, a Zurigo ben il 20 per cento di tutti gli alloggi appartengono a cooperative edili di pubblica utilità, a fondazioni o alla città stessa. I prezzi praticati dalle cooperative sono moderati anche nel caso di costruzioni nuove. A ciò si aggiunge l'aumento delle esigenze di spazio, del potere d'acquisto e delle esigenze in generale.

È difficile, soprattutto per le persone anziane, abbandonare l'alloggio in cui sono vissute per anni in caso di risanamento totale. Come si risolve questo problema a Zurigo?

Occorre un'informazione tempestiva e l'instaurazione di un dialogo con gli in-

quilini nonché di un sostegno nella ricerca di un nuovo alloggio. Nel caso delle persone anziane, questa può anche essere un'occasione per il trasferimento in un appartamento per la terza età. A questo proposito, nel corso degli ultimi anni soprattutto le cooperative d'abitazione e la città hanno accumulato molte esperienze e individuato soluzioni soddisfacenti. Nel frattempo, anche le casse pensioni e gli investitori istituzionali agiscono con maggiore sensibilità. Più difficile è influenzare i proprietari privati di singoli immobili, a cui appartiene pur sempre la metà dello spazio abitativo della città di Zurigo.

A quanto pare gli sforzi di Zurigo sono stati premiati e la città è tornata a crescere. Come ci si è riusciti?

Oltre agli sforzi intrapresi dalla città stessa ci sono stati dei fattori esterni che hanno svolto un ruolo molto importante. Da una parte ci si è dati una mossa a livello politico superando lo stallo che durava dagli anni Novanta, provocato dai contrasti relativi al regolamento edilizio e delle zone (BZO). Allora la crisi era alimentata anche dalla recessione economica che provocò un tracollo degli introiti fiscali e una massiccia perdita di posti di lavoro. In seguito, però, il Municipio è riuscito a riguadagnarsi la fiducia del mondo economico e degli investitori. Autorità e proprietari fondiari sedettero di nuovo ad un tavolo. La congiuntura in ripresa alimentò l'ottimismo. La dinamica che ne risultò, ad esempio in zone di sviluppo come Zurigo Ovest, ha permesso alla città di riconquistare la sua ottima immagine anche oltre i confini nazionali.

Ci si preoccupò allora di creare incentivi particolari?

Il nuovo piano regolatore permette di costruire, a certe condizioni, in modo più densificato, il che è attraente dal punto di vista economico. Questo in-

centivo incoraggia edificazioni sostitutive più che risanamenti. Queste densificazioni, però, sono compatibili con il quartiere solo se sono di qualità molto elevata. Per questo la città cerca di invogliare, laddove possibile, i promotori edilizi a bandire dei concorsi d'architettura.

Zurigo si impegna quindi direttamente nella politica di costruzione degli alloggi. Su cosa fa leva?

Ci sono diversi approcci per i diversi attori sul mercato dell'alloggio. La città ha ceduto alle cooperative edilizie terreni in diritto di superficie a prezzo vantaggioso dando così loro la possibilità di realizzare nuove edificazioni. La città stessa rinnova il suo portafoglio in modo molto differenziato, dal risanamento dolce all'edificazione sostitutiva. Per i proprietari privati e istituzionali abbiamo organizzato diverse manifestazioni e convegni, motivandoli a costruire anche alloggi di dimensioni maggiori.

Agite anche a livello di quartiere?

Certamente. È possibile stimolare gli investimenti privati con misure di miglioramento dell'ambiente residenziale nei quartieri. Secondo rating internazionali, la città di Zurigo è in testa alla classifica delle città più vivibili da ben cinque anni. Questa qualità di vita deve essere una realtà in tutti i quartieri. Per questo investiamo da alcuni anni nel miglioramento della qualità di vita in quartieri come la Langstrasse, Hard, Grünau o Schwamendingen.

Questo cosa significa?

Le strategie si differenziano secondo la situazione: all'inizio, nel quartiere della Langstrasse si è dovuto provvedere con misure repressive a soffocare lo smercio di droga e la prostituzione. In seguito, la città ha acquistato alcuni immobili problematici al fine di renderli accessibili a nuove utilizzazio-

ni conformi alle necessità del quartiere. Da allora la situazione si è sensibilmente calmata.

Nel quartiere di Grünau è stato demolito un complesso residenziale fatiscente appartenente al Comune, rimpiazzandolo con una nuova costruzione di grande attrattiva. In altre zone c'è urgente necessità di spazi per i bambini e per i giovani.

Le persone anziane non necessitano di parchi giochi, ma di un ambiente protetto. Cosa offrite ai pensionati?

È sorprendente quanto la maggior parte degli anziani si trovi bene a Zurigo. Le nostre inchieste regolari presso la popolazione dimostrano che le persone anziane e molto anziane si trovano bene in città e nel loro quartiere, tanto quanto la generazione più giovane. Le persone anziane interrogate citano anche zone in città che preferiscono evitare di notte, ma definiscono in genere il loro quartiere di residenza come molto sicuro e dichiarano di porre molta fiducia nel loro vicinato.

Public Private Partnership (PPP): come viene realizzato questo concetto a Zurigo?

Ci sono degli esempi in proposito: uno è l'Hallenstadion, rinnovato di recente. Altri progetti di questo tipo come lo stadio dell'Hardturm o il Centro dei congressi sono in lista d'attesa. Va detto però che attualmente questo tipo di progetti non trova molto sostegno in seno al nostro Parlamento.

Un tema scottante sempre d'attualità in tutte le città è quello del traffico. Quale strategia ha adottato Zurigo?

In effetti, nell'ambito dei nostri sondaggi, il traffico è citato come il problema maggiore. Occorre precisare a questo proposito che «il problema del traffico» per gli automobilisti risiede

piuttosto nel fatto di trovarsi incolonnati, mentre la popolazione residente nei quartieri del centro si lamenta soprattutto del rumore e dei gas di scarico. Si rivendica pertanto un maggior impegno per il traffico pedonale e ciclistico. L'introduzione, circa 4 anni fa, dei 30 chilometri orari in tutte le zone residenziali ha dato i suoi frutti. Problemi di traffico possono comunque insorgere in quartieri densamente edificati: là dove troviamo un'alta concentrazione di persone residenti che lavorano e fanno la spesa, aumenta anche la mobilità. Questo significa che l'edificazione compatta è sostenibile solo se la mobilità che l'accompagna risulta compatibile alla città, cioè se si basa sui mezzi di trasporto pubblici e il traffico lento.

Come sostenete i mezzi di trasporto pubblici?

È recente l'accettazione alle urne del progetto «Tram Zürich West» che fornirà un allacciamento migliore a questa zona di sviluppo molto compatta. I trasporti pubblici di Zurigo hanno un orario densamente cadenzato e sono accettati molto bene dalla popolazione. Inoltre, la città è molto restrittiva per quanto riguarda i permessi per posteggi. Un importante vantaggio è rappresentato dalla sicurezza e dalla velocità dei mezzi pubblici: le ditte internazionali con sede a Zurigo ci comunicano spesso la loro soddisfazione per il fatto che anche il CEO può recarsi al lavoro senza problemi con il tram e il bus.

La città di Zurigo si è fatta un nome per la sua evoluta cultura di dibattito nelle questioni di pianificazione. Ci può illustrare di cosa si tratta?

Pianificazione cooperativa significa che sotto l'egida dell'Ufficio d'urbanistica (Amt für Städtebau) tutte le parti coinvolte si siedono per tempo attorno ad un tavolo e discutono insieme di pianificazioni e progetti. Vi par-

tecipano, di volta in volta, i proprietari fondiari con i loro esperti di pianificazione e i diversi Uffici della città. Se si tratta di grandi progetti che coinvolgono anche la popolazione, allora la si invita con mezzi adeguati a partecipare al dibattito. A questo scopo abbiamo elaborato un'apposita guida¹.

Un esempio in questo senso sono le arcate del viadotto ferroviario che necessitavano di un risanamento da parte delle FFS e di una nuova utilizzazione. Nel quadro di due grandi workshop la popolazione ha avuto la possibilità di esprimere i propri desideri in vista della messa a concorso. L'obiettivo era quello di ottenere una destinazione compatibile con le necessità del quartiere. Infine, le FFS hanno affittato gli spazi alla *Stiftung für preisgünstigen Wohn- und Gewerbebau*: ci si attende un ottimo risultato.

La città guarda anche oltre i propri confini?

Uno dei nuovi temi prioritari della legislatura attuale si intitola «Alleanze – politica oltre le frontiere». Ne fa parte la collaborazione con i Comuni attorno alla città. L'esempio del «Glattpark», al confine tra Zurigo ed Opfikon, dimostra che la collaborazione funziona già molto bene. La città di Zurigo possiede ad Opfikon degli appezzamenti di terreno di una certa dimensione. Grazie ad un processo di pianificazione comune è in via di realizzazione il Glattpark, una nuova zona della città con un lago artificiale e un parco. Un altro esempio di ottima collaborazione intercomunale tra la città e i Comuni circostanti è la Glatttalbahnhof, di cui è già stata realizzata la prima tappa. Oltre che in questi progetti, stiamo varando una Conferenza metropolitana permanente sotto la responsabilità del Cantone di Zurigo, delle città di Zurigo e Winterthur e dell'Associazione dei Sindaci del Cantone di Zurigo. Questo tipo di approcci intercomunali sono necessari perché i confini comunali si fanno sempre più indefiniti. L'eco suscitato dalla prima



conferenza è incoraggiante: persino la città e il Cantone di Lucerna hanno annunciato il loro interesse alla cooperazione. Aggiungo che è anche grazie alla politica federale degli agglomerati e all'impegno dell'ARE che si sono potute smuovere le acque.

Quali sono i futuri obiettivi a livello di sviluppo urbano della città di Zurigo?

La base è data dalla strategia «Zürich 2025» elaborata dal Municipio. La visione vede Zurigo come una metropoli orientata ai sensi della sostenibilità. Anche in futuro Zurigo non sarà una città esclusivamente per single, manager o famiglie. Piuttosto seguirà il motto «Abitare per tutti». L'eterogeneità attuale va mantenuta e rafforzata. L'afflusso di persone continuerà e la richiesta di alloggi resterà quindi elevata. La richiesta attuale tocca tutti i seg-

menti, anche quello degli alloggi esclusivi. Se però dovesse esserci un crollo congiunturale anche una città come Zurigo ne subirebbe le conseguenze. Siamo molto dipendenti dallo stato di salute delle banche e del resto dell'economia zurighese. Sono quindi necessarie buone condizioni quadro per la piazza finanziaria, l'industria e il commercio, e misure lungimiranti per assicurare la qualità di vita anche durante fasi di bassa congiuntura. Premesse in questo senso sono una pianificazione a lungo termine e una politica lungimirante.

¹ Stadtentwicklung der Stadt Zürich: Mitwirkungs- und Beteiligungsprozesse. Zurigo 2006. Riferimento: 044 412 36 63, www.stadt-zuerich.ch/stadtentwicklung.

(traduzione)

La città e i suoi cambiamenti sociodemografici

• • • • •

Michal Arend,
ma@research-solutions.ch



Nella maggior parte delle città svizzere la popolazione invecchia, mentre la sua composizione etnica e sociale diventa sempre più eterogenea. Tuttavia, le conoscenze scientifiche e pratiche relative a questo fenomeno scarseggiano. Le città, inoltre, non dispongono né di strategie né di strumen-

ti adatti per affrontare in modo attivo e creativo le possibilità, i problemi e le sfide che nascono dall'evoluzione in atto. Il progetto «Impatto dei cambiamenti sociodemografici sui centri urbani»¹, finanziato dal Fondo Nazionale, vuole colmare queste lacune.

Il progetto di ricerca SDWISS intende esaminare il mutamento sociodemografico in atto nelle città svizzere e proporre strumenti di pianificazione e altri strumenti al fine di affrontare l'evoluzione demografica in modo più sostenibile. Il progetto è incentrato sui temi dell'invecchiamento e dell'internazionalizzazione della società, nonché sui mutamenti in quanto a dimensione, tipo e composizione delle economie domestiche.

Per quanto riguarda i cambiamenti in atto e futuri nella struttura sociale e nella composizione della popolazione residente delle città, il gruppo di ricerca si concentra soprattutto sulle questioni riguardanti la coesione sociale e i rapporti di vicinato tra gruppi diversi di residenti. Sotto esame è anche l'integrazione dei migranti e di altri gruppi sociali sfavoriti. Le raccomandazioni risultanti dall'analisi concernono in particolare misure a livello di politica dello sviluppo urbano, l'utilizzazione del suolo e corrispondenti strumenti di pianificazione. Inoltre, è attribuita una grande importanza alla partecipazione degli interessati e del pubblico nonché agli indicatori della sostenibilità di natura sociale.

Una migliore pianificazione del mutamento

L'obiettivo scientifico principale del progetto di ricerca è di contribuire ad una migliore comprensione delle tendenze sociodemografiche attuali e future nelle città svizzere e nelle zone urbanizzate. L'impatto del mutamento sociodemografico sull'ambiente edificato e sulle infrastrutture è stato finora sottovalutato nel dibattito politico e pubblico. Il gruppo di ricerca si propone pertanto anche di sensibilizzare gli attori, gli interessati e l'opinione pubblica sulle opportunità e sui problemi legati al fenomeno.

I fondamenti teorici e le ipotesi di lavoro del progetto di ricerca sono in relazione al suo obiettivo principale: lo

sviluppo e la valutazione di strumenti e misure atti a cogliere le possibilità e alla risoluzione di problemi in relazione al mutamento sociodemografico nelle città. Il progetto di ricerca non si basa su una teoria in particolare, ma riunisce elementi di diverse scuole di pensiero e approcci diversi. Concetti e impostazioni precedenti, come le "A-Städte" (le città come polo degli emarginati), le città postindustriali o le città a edificazione dispersiva, disordinate, senza confini e strutture chiare, non riflettono compiutamente i cambiamenti e le tendenze di sviluppo attuali quali, ad esempio, l'immigrazione di manodopera qualificata dall'estero e il dislocamento di problematiche sociali dai centri delle città e dai loro dintorni nei quartieri periferici e nei Comuni della cintura urbana. Inoltre, anche la migliore raggiungibilità, la più intensa mobilità pendolare e la fluttuazione della popolazione residente che a sua volta induce un'accelerazione del mutamento della composizione della popolazione a livello di quartiere cittadino e di aree urbane minori, sono fenomeni che non sono colti con sufficiente precisione dai vecchi modelli e dalle vecchie concezioni.

Per questo motivo, sarà piuttosto il modello delle «Città delle differenze»² e cioè città con una crescente eterogeneità della popolazione residente, a fungere da filo conduttore del progetto. Questa crescente diversità comporta nuove questioni e problemi legati alla pianificazione sostenibile ed allo sviluppo urbano. Essa richiede inoltre degli strumenti di pianificazione e gestione adeguati.

La parte iniziale del progetto prevede un'analisi statistica dell'evoluzione demografica delle 17 maggiori città svizzere. Ad essa è abbinata un'indagine online presso le autorità cittadine allo scopo di ottenere una visione tematica globale dei problemi, della percezione che i rappresentanti ne hanno, dei progetti in corso, delle misure e degli strumenti applicati. La parte più ampia della ricerca prevede la realizzazione

di tre case study territoriali nelle città di Zurigo, Winterthur e Sciaffusa, con l'applicazione di metodi complementari come l'analisi parallela, la definizione di indicatori e l'analisi dei documenti. La visuale si sposta poi, in un breve capitolo finale, su progetti e misure innovativi in altre città europee.

Plusvalore e nuove conoscenze

Il progetto, in generale, illustra l'ampio spettro di processi, forme e tendenze dei cambiamenti sociodemografici nelle città svizzere. Esso analizza le reazioni, le conseguenze, le opportunità e i rischi, ma anche le misure e gli strumenti di gestione esistenti o complementari.

Il contributo specifico e la valenza della prima parte risiede nell'elaborazione di dati recenti a partire dai registri ufficiali delle città e nel calcolo delle corrispondenti cifre attuali e finora inedite relative a quote, concentrazione e distribuzione della popolazione. Diverse biografie rispettivamente percorsi di sviluppo delle 269 aree urbane nelle città in esame, saranno, inoltre, documentati e catalogati secondo la loro tipologia. Infine, questa parte del progetto comprenderà anche l'elaborazione di proiezioni sociodemografiche differenziate dell'evoluzione della popolazione di singole zone tipiche della città per l'anno 2020.

Con l'intervista online si esaminerà per la prima volta in modo sistematico come sono recepiti i processi sociodemografici nelle città svizzere. Attori e specialisti forniscono ragguagli sulle loro previsioni in merito all'evoluzione di tali processi e sulla reazione ai processi in atto e alle sfide del futuro.

Dalla terza parte del progetto ci si attendono nuove conoscenze relative alla necessità di informazione da parte dei decisori della politica di sviluppo urbano. I tre studi di casi a Sciaffusa, Winterthur e Zurigo dovrebbero indicare le modalità atte a fronteggiare queste esigenze d'informazione ricorren-

do a indicatori sociali della sostenibilità. Saranno inoltre formulate considerazioni sull'idoneità e l'efficacia di diversi strumenti e misure, tenendo conto delle differenze delle condizioni quadro per quanto concerne la politica di sviluppo urbano e il contesto delle tre città.

La valenza del progetto e dei suoi risultati risiede però anche nella sua pertinenza pratica. Grazie all'analisi differenziata delle principali tendenze e dei fattori d'influsso dei cambiamenti sociodemografici, il progetto contribuisce a formulare una politica di sviluppo urbano e iniziative pianificatorie correlate che tengano conto di questi mutamenti. Inoltre, il progetto è utile anche dal punto di vista economico in quanto contribuisce ad impedire onerosi squilibri tra offerta e doman-

da di costruzioni e infrastrutture per la popolazione, con conseguenti investimenti finanziari errati.

¹ «Impatto dei cambiamenti sociodemografici sui centri urbani» (SDWISS) fa parte del programma nazionale di ricerca «Sviluppo sostenibile dell'ambiente costruito» (PNR 54). Altri membri del gruppo di ricerca sono Markus Kunz e Thea Weiss-Sampietro dell'Istituto per lo sviluppo sostenibile della Zürcher Hochschule Winterthur e Martin Schuler del laboratorio ENAC-INTER-CHOROS del Politecnico di Losanna.

² Il termine «Cities of Difference» è usato nello stesso contesto nella letteratura inglese più recente. Esso risale all'omonima pubblicazione di Ruth Fincher e Jane Jacobs del 1998.

(traduzione)



Michal Arend, 1949, è sociologo, urbanista e titolare della ditta MARS (Michal Arend Research Solutions, www.research-solutions.ch) con sede a Zollikon/Zurigo. Michal Arend e la ditta MARS realizzano

progetti di ricerca e di consulenza nell'ambito delle scienze sociali nei settori tematici relativi a questioni e problemi sociali, migrazione e integrazione, ordinamento del territorio, mercato dell'alloggio e sviluppo urbano, ambiente, trasporti e mobilità, invecchiamento e cambiamento demografico.



La mobilità e il mutamento demografico

• • • • •

Kurt Infanger

kurt.infanger@are.admin.ch

Davide Marconi

davide.marconi@are.admin.ch



L'invecchiamento della popolazione influisce sul comportamento nel traffico. Il nuovo microcensimento sul traffico degli Uffici federali di statistica e dello sviluppo territoriale indica quali saranno le sfide che dovrà affrontare la pianificazione del territorio e dei trasporti. Da un lato, in futuro le persone in età di pensionamento useranno sempre più frequentemente l'automobile, percorrendo distanze maggiori. Dall'altro, la lo-

ro quota di partecipazione al volume di traffico aumenterà in modo sovraproporzionale. Il mondo politico è chiamato a elaborare soluzioni durevoli. Questo significa, ad esempio, rendere più sicuri complessi incroci stradali e fornire stimoli affinché le persone nella terza età si trasferiscano in zone ben allacciate alla rete dei trasporti pubblici e agli impianti d'approvvigionamento.

L'invecchiamento della popolazione è un fenomeno che si osserva già da parecchi decenni. Esso si acuirà ancor più nel corso dei prossimi anni. Questo sviluppo non comporta solo effetti a livello sociodemografico, ma influenza pure il volume del traffico e il comportamento nel traffico della popolazione svizzera. Il mutamento sociodemografico rappresenta una sfida importante per la pianificazione dei trasporti e del territorio. Vanno riconosciute le esigenze di mobilità e il comportamento specifico nel traffico del gruppo in continua crescita dei pensionati e ricercate quindi delle soluzioni a lungo termine.

Giovani molto mobili, anziani mobili

Nel 2005, le persone di età maggiore ai sei anni residenti in Svizzera hanno percorso in media 37 chilometri al giorno sul territorio nazionale. Il nuovo microcensimento traffico (UST/ARE, 2007) rivela che il comportamento nel traffico varia molto a seconda del gruppo di età. Nel 2005, con una distanza giornaliera percorsa di poco più di 20 km, i giovani fino ai 17 anni e i pensionati dai 66 anni risultano ugualmente mobili. Tale distanza non rappresenta neppure la metà di quella percorsa dai giovani altamente mobili tra i 18 e i 25 anni d'età (53 chilometri) o dalle persone d'età media tra i 26 e i 65 anni (42 chilometri). Inoltre, con in media 2,4 tragitti al giorno, i pensionati compiono un tragitto in meno delle generazioni più giovani. Infine, la quota delle persone nel gruppo degli ultra sessantacinquenni non mobili (21 per cento) è decisamente più alta della media nazionale dell'11 per cento.

Crescente grado di motorizzazione tra le persone nella terza età

Tuttavia, la mobilità delle persone di terza età non è affatto insignificante. La tendenza degli ultimi anni è parti-

colarmente degna di nota. Ad esempio, tra il 2000 e il 2005, le distanze giornaliere percorse da questo gruppo di persone sono aumentate, mentre la mobilità media della popolazione in generale si è stabilizzata. Questo cambiamento va ascritto non da ultimo al crescente grado di motorizzazione dei pensionati. Nel corso degli ultimi 30 anni, il numero delle persone d'età maggiore ai 65 anni in possesso di una licenza di condurre è quasi triplicato, salendo dal 20 per cento del 1974 al 58 per cento del 2005. L'aumento del possesso della licenza di condurre risulta superiore alla media soprattutto tra le donne in età di pensionamento: dall'8 per cento del 1974 al 44 per cento del 2005. Chiaramente, a scapito dei trasporti pubblici. Tuttavia, con una quota del traffico attuale del 27 per cento, le donne di terza età usano tuttora nettamente più spesso i mezzi pubblici degli uomini pensionati, la cui quota TP raggiunge appena il 17 per cento. (UST/ARE, 2007).

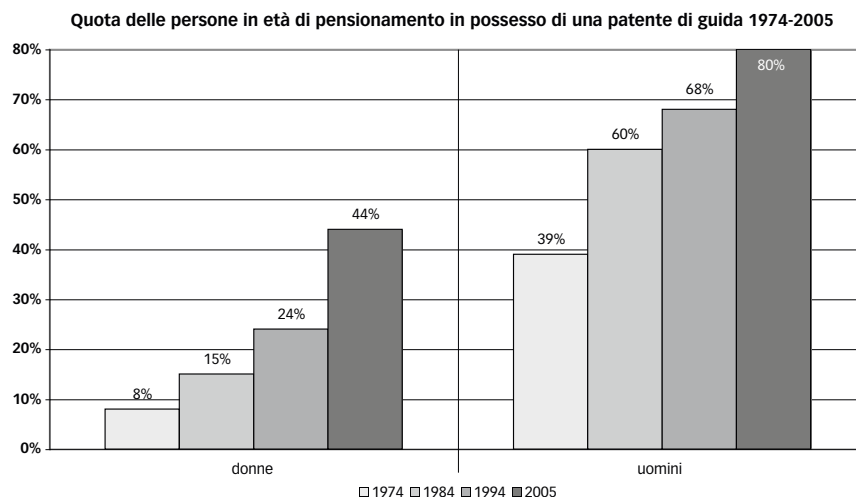
Le persone anziane evitano le situazioni stressanti

A differenza delle categorie di popolazione più giovani, i pensionati hanno più tempo libero a disposizione e possono strutturare la loro giornata in modo individuale. Tra l'altro, essi sfrutta-

no questi vantaggi per evitare le ore di punta. Si muovono volentieri tra le 9 e le 11 del mattino e tra le 14 e le 16 del pomeriggio. Questo dimostra che le persone anziane tendono ad evitare situazioni di traffico stressanti. Le persone anziane hanno problemi maggiori durante le ore di punta o nel superare incroci stradali molto complessi, dove, in effetti, si verifica il maggior numero di incidenti che vede coinvolte persone di terza età. In generale, i pensionati sono coscienti dei limiti dovuti all'età e il loro comportamento nel traffico è di natura difensiva (vedi riquadro).

In futuro ci saranno sempre più automobili

Entro il 2030, le prestazioni di traffico su strada e rotaia aumenteranno complessivamente di altri 15 - 29 per cento (ARE 2006). Saranno particolarmente le persone di terza età a causare in futuro un netto incremento del volume di traffico. Da una parte il loro numero aumenta. D'altra parte, percorreranno distanze giornaliere maggiori e un maggior numero di tragitti per persona dei pensionati attuali. Il comportamento nel traffico del gruppo di popolazione più anziano cambierà quindi drasticamente. Anche le premesse per la partecipazione al traffico saranno diver-



se da quelle odierne: secondo le stime, nel 2030 più dell'80 per cento delle persone in età di pensionamento disporrà di una licenza di condurre, rispetto al 58 per cento attuale (IVT 2004). A ciò si aggiunge il fatto che gli ultracinquantenni odierni, una volta raggiunta l'età della pensione, useranno più frequentemente l'automobile rispetto ai pensionati attuali, anche perché resteranno in salute più a lungo. Si parla qui di effetti di coorte.

La sfida per la pianificazione dei trasporti e del territorio

È chiaro che il mutamento demografico comporterà nuove sfide per il sistema dei trasporti. La maggiore sfida per la pianificazione dei trasporti risiede nell'integrazione ottimale delle persone anziane nel sistema dei trasporti. In particolare, andranno ridotte le strutture dei trasporti troppo complesse, per impedire un aumento di situazioni pericolose e di incidenti. Altri compiti per la pianificazione del territorio risulteranno dal fatto che i futuri pensionati abiteranno frequentemente nelle cinture di agglomerati urbani, dove spesso non esiste un'infrastruttura adatta alle loro necessità. Occorre quindi interrogarsi sulle condizioni da creare affinché queste persone si trasferiscano in aree con una buona offerta di servizi per poi passare ai mezzi di trasporto pubblici. Dal punto di vista della pianificazione del territorio è chiaro: occorre puntare all'abitare in vicinanza di una fermata e di offerte d'approvvigionamento.

(traduzione)



Davide Marconi, 1976, MSC in geografia. Dal 2006 è collaboratore scientifico presso la sezione Dati di pianificazione dell'ARE. Si occupa in particolare del comportamento nel traffico della

Quanto saranno mobili i pensionati del 2030?

In Svizzera, come del resto nella maggior parte dei Paesi occidentali, nel 2030 il gruppo dei pensionati sarà in termini assoluti e percentuali grande come mai prima d'ora. Come si differenzierà in quanto a stile di vita e mobilità dalla generazione precedente? E quale sarà la sua influenza sul traffico in generale? Quali esigenze ne risultano per il sistema dei trasporti del futuro? L'Ufficio federale delle strade (USTRA), su istanza dell'Associazione svizzera degli Ingegneri del traffico (SVI), ha incaricato la comunità di lavoro büro widmer (Frauenfeld) e Pasqualina Perrig-Chiello (UNI Berna) di trovare delle risposte a queste e ad altre questioni nel quadro di uno studio di ricerca.

Con analisi specifiche di coorte delle serie di dati a disposizione e interviste ai pensionati si esaminano i modelli di stile di vita e mobilità prima e dopo il pensionamento. I dati fondamentali sono forniti dai microcensimenti sul comportamento nel traffico del 1989, 1994 e 2000. I risultati dimostrano che i pensionati del futuro disporranno in media di una formazione e una salute migliore e che condurranno uno stile di vita più attivo dei loro predecessori. Soprattutto nelle donne sarà considerevolmente maggiore il tasso di possesso della licenza di condurre e la disponibilità di un'automobile, fatto che si tradurrà in una maggiore partecipazione al traffico. La quota dei pensionati sul totale del volume del traffico aumenterà quindi in modo sovrapproporzionale. Le esigenze che ne risultano per il sistema dei trasporti saranno pubblicate all'inizio del 2008 nello studio «Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner - eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030?».

Paul Widmer, büro widmer, Frauenfeld, paul.widmer@buero-widmer.ch

Pasqualina Perrig-Chiello, UNI Berna, pasqualina.perrigchiello@psy.unibe.ch

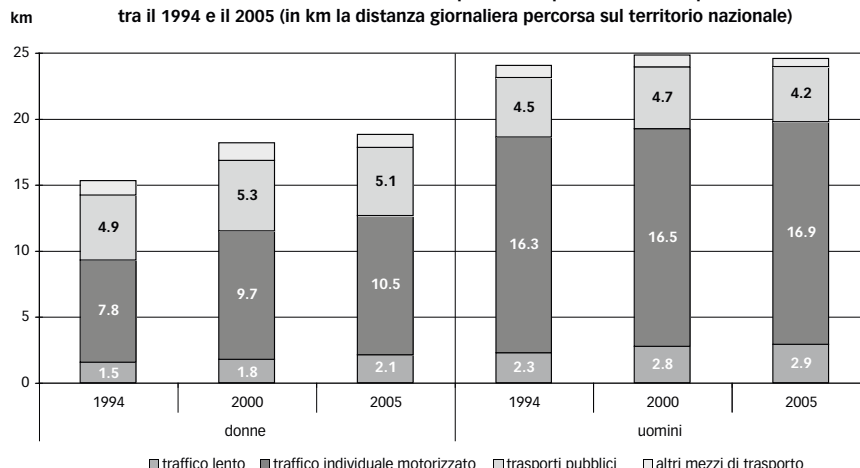
popolazione svizzera (Microcensimento traffico) e della modellizzazione dei trasporti.

Kurt Infanger, 1951, Ing. dipl. ETH/SVI, ingegnere del traffico. Capo sezione Dati di pianificazione presso l'ARE. Da anni si occupa di questioni legate alla pianificazione del territorio e del traffico globale. Attualmente è responsabile per analisi e



studi di prospettiva nonché dell'aggiornamento e del completamento di dati di pianificazione riguardanti la politica di ordinamento del territorio e dei trasporti.

Cambiamento nella scelta del mezzo di trasporto delle persone in età di pensionamento tra il 1994 e il 2005 (in km la distanza giornaliera percorsa sul territorio nazionale)



Il mutamento demografico nel Cantone Soletta e le sue conseguenze sullo sviluppo territoriale

• • • • •

Rolf Glünkin
rolf.gluenkin@bd.so.ch



Il mutamento demografico in atto rappresenta una grande sfida per lo sviluppo territoriale: le persone vivono sempre più a lungo e la quota degli anziani sul totale della popolazione aumenta sempre più. Ancora non esiste la minaccia di interi quartieri con abitazioni unifamiliari desolatamen-

te vuote, ma fenomeni come un crescente numero di abitazioni unifamiliari inutilizzate nei Comuni rurali non vanno trascurati. Uno studio condotto dall'Ufficio per la pianificazione del territorio del Cantone Soletta lo dimostra.

Il Cantone Soletta si presenta molto diversificato sia nella forma sia nella struttura. Manca una grande città nucleo. Al suo posto troviamo tre città con ognuna meno di 20'000 abitanti che fungono da centri per gli agglomerati di Soletta (con una popolazione di circa 75'000 abitanti), Olten (106'000) e Grenchen/Granges (25'000). In questi agglomerati vive circa l'ottanta per cento della popolazione del Cantone. Le zone edificabili (zone residenziali e a utilizzazione mista, zone industriali, artigianali e commerciali, zone destinate a opere pubbliche) comprendono circa 7900 ettari¹, quindi un po' più di un decimo della superficie cantonale. Le zone edificabili più estese si trovano naturalmente nei centri e negli agglomerati. Tre quarti delle zone edificabili sono edificate. La maggior parte delle rimanenti zone non ancora edificate (83 per cento) è già attrezzata. Questo alto livello di urbanizzazione dipende dal fatto che la legge edilizia e di pianificazione del territorio del Cantone Soletta obbliga i Comuni ad urbanizzare le loro zone edificabili. Sono soprattutto i Comuni e gli insediamenti rurali e i Comuni con grandi zone industriali, artigianali e commerciali, in particolare nell'area di Härkingen Kreuz presso la A1/A2, a registrare un consumo superiore alla media di zone edificabili. Le riserve di zone edificabili del Cantone di Soletta, di circa 1700 ettari, basteranno a coprire il previsto fabbisogno supplementare per i prossimi 15 anni, nonostante la grande pressione insediativa sulla zona rurale.

La corsa all'abitazione unifamiliare

La richiesta di superficie abitativa nel Cantone Soletta è aumentata tra il 1990 e il 2000 di più del dieci per cento, da 39 a 44 metri quadrati pro capite. Ciò va ricondotto, tra l'altro, al fatto che la dimensione delle economie domestiche diminuisce: nel 1990, un'economia domestica comprendeva 2,5 persone, dieci anni più tardi erano solo ancora

2,3 persone. Nel 2000, i due terzi della popolazione residente nel Cantone di Soletta vivevano in economie domestiche di una o due persone. Nel corso degli ultimi 15 anni sono state costruite più di 10'000 nuovi stabili abitativi, per l'80 per cento abitazioni unifamiliari. Questo non si spiega solo con il basso livello dei tassi ipotecari: la generazione dell'esplosione delle nascite degli anni Cinquanta fino a metà degli anni Sessanta, si trova ora nella fase familiare e di conseguenza occupa spesso abitazioni unifamiliari. La tendenza all'abitazione propria persiste.

Grandi differenze tra i distretti

La popolazione del Cantone Soletta è aumentata nel corso degli ultimi 15 anni di circa il dieci per cento e conta ora più di 250'000 unità. Secondo la previsione demografica elaborata per il periodo 2005 - 2030, nei prossimi 15 anni la popolazione aumenterà più o meno con lo stesso ritmo. A partire dal 2020, invece, si prevede un'inversione di tendenza e una diminuzione graduale della popolazione fino al livello attuale². Va detto che questo sviluppo è avvenuto e non avverrà in tutto il Cantone allo stesso modo. Esistono grandi differenze già tra i singoli distretti. Secondo le previsioni, la popolazione aumenterà ulteriormente nelle zone che si trovano nell'area d'influenza degli agglomerati urbani o in posizione vantaggiosa a livello di trasporti. Nelle zone rurali, invece, la popolazione diminuirà.

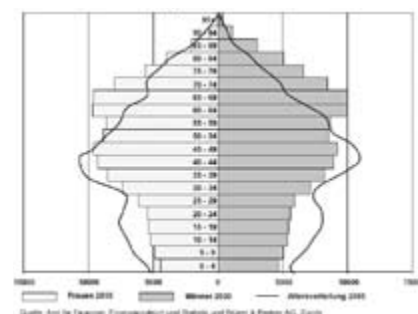
Si inverte il rapporto tra giovani e anziani

Già negli anni dal 2000 al 2005, nelle zone rurali e nel distretto di Gäu, l'aumento demografico superiore alla media si era indebolito³: anche nel Cantone Soletta si registra quindi la tendenza, riscontrabile in tutto il Paese, ad abitare nei pressi del centro. Dopo decenni di calo della popolazione, le città

di Olten e di Soletta hanno ricominciato a crescere. Il fatto di maggior rilievo di questo sviluppo demografico è però il doppio invecchiamento: le persone vivono sempre più a lungo e hanno sempre meno figli. Così la quota delle persone oltre i 65 anni cresce ad un ritmo sovraproporzionale, mentre la quota della popolazione professionalmente attiva, dei bambini e dei giovani diminuisce. Questi fattori rappresentano grandi sfide per la pianificazione del territorio: che aspetto avranno gli insediamenti tra 30 o 40 anni, quando i figli, rispettivamente l'unico figlio, lasceranno la casa dei genitori? In ogni alloggio vivranno quindi una o forse due persone con 100 metri quadrati di superficie pro capite a disposizione? Ci saranno ancora giovani famiglie negli insediamenti o interi quartieri verranno abbandonati per mancanza di nuove generazioni? Avremo delle «aree di case unifamiliari dismesse»?



La popolazione secondo i distretti.
Fonte: SOGIS



Piramide dell'età 2005 e 2030

Lo scenario del mercato dell'alloggio

Per rispondere a queste domande, l'Ufficio per la pianificazione del territorio del Cantone Soletta ha commissionato presso l'Ufficio Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien l'elaborazione di due esempi modello⁴. La regione Gäu/Untergäu con i suoi 33'400 abitanti è molto dinamica. Tra il 1990 e il 2005 il numero dei suoi abitanti è aumentato di 5'000 unità (più 18 per cento). Nel Niederamt (38'900 abitanti), invece, lo sviluppo demografico è molto più lento. Durante lo stesso periodo, la sua popolazione è aumentata solo di 2'100 persone (più 6 per cento). Entrambe le regioni presentano una quota relativamente elevata di case unifamiliari: il Gäu/Untergäu circa il 40 per cento, il Niederamt il 38 per cento. Nettamente al di sopra della media è anche la percentuale delle abitazioni in proprietà. Nel Gäu/Untergäu ammonta al 52 per cento, nel Niederamt al 51 per cento (media svizzera: 35 per cento). La regione Gäu/Untergäu, con l'1,2 per cento, presenta una percentuale di abitazioni vuote relativamente bassa. Nel Niederamt lo stesso valore è tre volte più elevato, 3,2 per cento. La richiesta di abitazioni in proprietà e grandi alloggi aumenterà ancora in entrambe le regioni fino al 2020. Parallelamente, il numero degli alloggi liberi in seguito al cambio generazionale continuerà a crescere. Gran parte di questi al-

loggi potranno ancora essere utilizzati grazie ad interventi di risanamento con aggiunte e ristrutturazioni.

Creare strutture insediative compatte

Almeno per le due regioni Gäu/Untergäu e Niederamt, si può quindi ritenere che, a medio termine, tutto quello che arriva sul mercato immobiliare trova una richiesta veloce. A lungo termine, invece, sarà necessario promuovere, in modo particolare, la trasformazione di alloggi in affitto e in proprietà in funzione delle esigenze della terza età. L'ubicazione di questi alloggi dev'essere tale da permettere alle persone anziane di condurre il più a lungo possibile una vita indipendente in un contesto che è loro familiare. D'altra parte, oggi, in diversi Comuni rurali con uno scarso allacciamento alla rete dei trasporti pubblici, si trovano sempre più abitazioni unifamiliari vuote o in vendita. Lo sviluppo territoriale del futuro deve provvedere a creare e mantenere sufficienti strutture insediative compatte e quindi meno costose che permettano un esercizio delle infrastrutture e dei trasporti pubblici redditizio e di qualità.

¹ Osservazione del territorio nel Cantone Soletta: rapporto «Bereich Siedlung: Bauzonen der Gemeinden», Ufficio per la pianificazione del territorio, Soletta, febbraio 2006.

² Le cifre si basano su un modello elaborato da Wüest & Partner. Il modello considera, oltre a fattori usuali come il saldo migratorio e la quota delle nascite, anche un rating comunale con fattori di localizzazione. Sulla base di questo modello, è stata elaborata una previsione demografica per i Cantoni di Basilea Città, Basilea Campagna e Soletta. Il Cantone Soletta orienta la sua pianificazione in funzione dello «scenario medio». In parte, le previsioni divergono sensibilmente dallo scenario della tendenza dell'Ufficio federale di statistica.

³ Osservazione del territorio nel Cantone di Soletta: rapporto «Bevölkerung und Wohnen», Ufficio per la pianificazione del territorio, Soletta, giugno 2007.

⁴ Daniel Hornung: Bevölkerungsentwicklung, Wohnungsmarkt und Bauzonen; Fallbeispiele Regionen Gäu/Untergäu und Niederamt [evoluzione demografica, mercato immobiliare e zone edificabili; esempi modello delle regioni Gäu/Untergäu e Niederamt], rapporto di lavoro preliminare, Berna 18 maggio 2007.

(traduzione)



Rolf Glünkin, 1953, dopo aver ottenuto il diploma di maestro elementare ha studiato geografia

all'Università di Zurigo. Dopo aver insegnato e lavorato nell'economia privata per diversi anni, dal 1994 è in servizio presso l'Ufficio per la pianificazione del territorio del Cantone Soletta quale collaboratore scientifico nella sezione Natura e paesaggio e Direttore della sezione Dati di pianificazione/pianificazione direttrice.

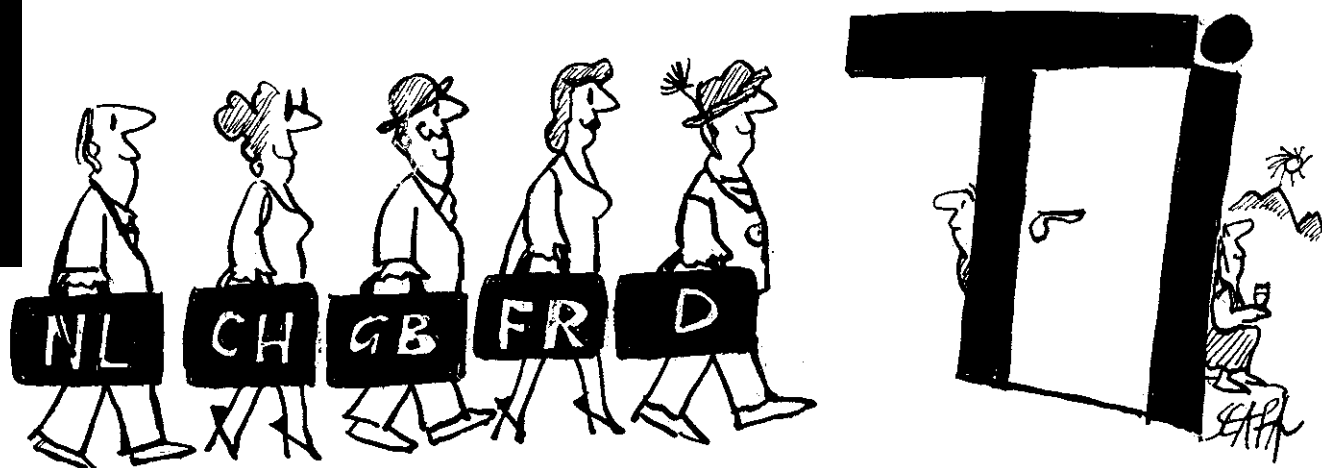
L'invecchiamento in Ticino: riflessioni su una società urbana in transizione

• • • • •

Gian Paolo Torricelli e Marcello Martinoni

i-CUP / Accademia di Architettura, Università della Svizzera italiana, Mendrisio

i.CUP@arch.unisi.ch



La popolazione del Cantone ticino ha un grado d'anzianità superiore alla media.

I motivi sono molteplici. Nelle regioni urbane gioca un ruolo importante il trasferimen-

to in loco di pensionati provenienti da altri Cantoni svizzeri. Nelle valli più discoste, il

motivo principale è l'esodo di gruppi di persone in giovane età.



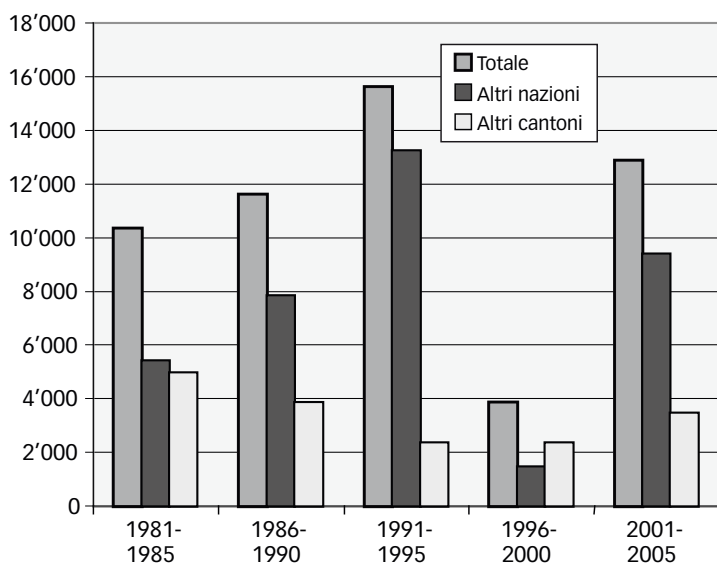
Nella Svizzera meridionale le conurbazioni con elevata crescita migratoria si trovano spesso in prossimità di valli minacciate dallo spopolamento

In Ticino, una popolazione anziana in forte crescita

Il Ticino detiene il primato di cantone più anziano della Svizzera: a fine 2005

vi erano oltre 132 persone anziane (con 65 anni e più) per 100 giovani di meno di 15 anni, contro una media svizzera del 99.9. Gli anziani rappresentavano oltre il 30% delle persone in età lavo-

rativa (20-65), un tasso di dipendenza che possiamo considerare già critico, se si pensa che tra pochi anni le classi dei baby-boomers (nati tra il 1950 e il 1970) cominceranno ad andare massicciamente in pensione. Oggi tuttavia possiamo chiederci in che misura nel cantone Ticino l'immigrazione confederata di persone anziane influenza l'alto tasso di invecchiamento e la sua rapida crescita.



Saldi migratori in Ticino dagli anni '80, per periodi quinquennali
Fonte: USTAT, Bellinzona / Elaborazione i.CUP

Aree urbane, rive dei laghi e contesti montani marginali

Il fenomeno dell'invecchiamento è importante in due contesti geografici precisi: nei centri urbani – in particolare sulle rive dei laghi (attorno a Lugano e Locarno) – e nelle aree periferiche, nelle piccole comunità delle valli superiori. Si tratta di due situazioni di fatto molto diverse. Nei centri l'invecchiamento è particolarmente forte grazie all'apporto migratorio, apparentemen-

te sempre più importante, come a Lugano, dove il tasso d'invecchiamento è aumentato di oltre 20 punti rispetto al 2000 (passando da 137 a 157 persone anziane per 100 giovani), ma anche in diversi comuni dell'agglomerato di Locarno (come Ascona, Muralto, Ronco sopra Ascona, Orselina, dove il tasso raggiunge e supera le 200 persone anziane per 100 giovani).

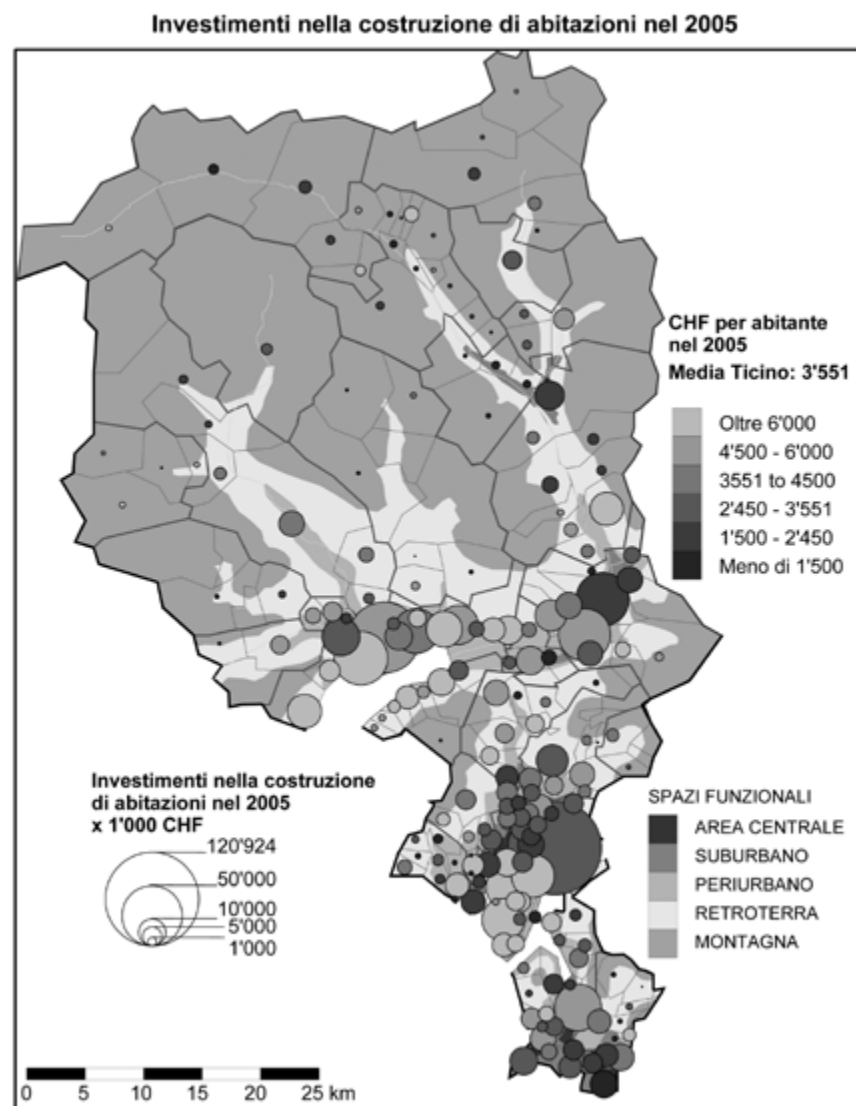
In queste zone l'immigrazione di confederati è in qualche caso nettamente più forte che altrove, e certamente, quest'ultima contribuisce all'incremento del tasso di persone anziane (come si può vedere confrontando le due mappe corrispondenti).

Per contro l'invecchiamento della montagna è dovuto al declino economico, alla partenza delle giovani generazioni e delle donne dai contesti più lontani e marginali (come ad esempio in Valle Verzasca, in Onsernone, nelle parti superiori delle valli di Blenio e Leventina, dove il tasso di invecchiamento è altrettanto forte o superiore a quello dei centri urbani).

Dei saldi migratori importanti

Nel Ticino, tra il 2000 e il 2005, il saldo migratorio ha determinato nella misura del 97.8% un incremento demografico quasi doppio rispetto a quello della Confederazione (5% contro 2.3%).

In questo sviluppo i migranti confederati rappresentavano quasi il 30% del saldo migratorio, con massimi del 48-50% nella regione del Locarnese, e con valori al di sopra della media negli altri centri urbani. L'immigrazione in Ticino di persone provenienti da altri cantoni, di fatto, è stata negli ultimi 25 anni molto regolare, anche nella seconda parte degli anni '90, allorché con la crisi economica diminuirono drasticamente gli arrivi dall'estero. La nostra ipotesi vuole che – certamente con una più forte pressione nei contesti urbani più agiati e «pregiati» – i confederati e gli stranieri che si stabiliscono in Ticino per passare la loro vecchiaia influiscano sul progressivo invecchiamento



© Osservatorio dello sviluppo territoriale - I.CUP / Accademia di architettura - Mendrisio
Fonti originali: Swisstopo, Wabern; UST, Neuchâtel; USTAT, Bellinzona; Statistica delle costruzioni e delle abitazioni

della popolazione, invecchiamento che ora l'immigrazione di persone più giovani non riesce più a nascondere.

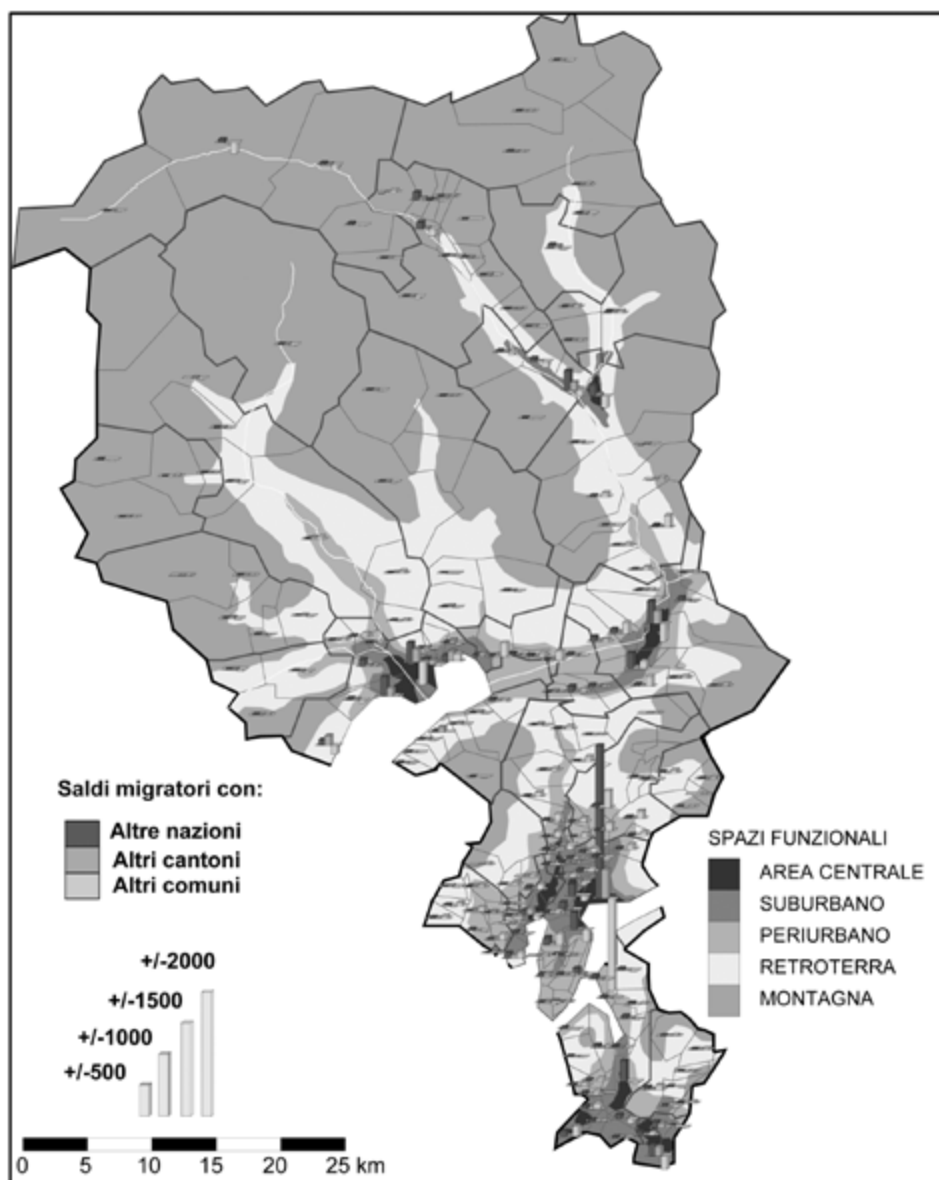
Quale è stato l'impatto sul mercato immobiliare?

Negli ultimi anni nel cantone si è assistito ad una forte crescita immobiliare, in particolare nel 2004 e 2005 (e senza dubbio nel 2006 ma per ora non abbiamo dati): sia gli investimenti per l'alloggio (passati da meno di 2500 a ol-

tre 3500 CHF per abitante tra il 2003 e il 2005), sia il numero di abitazioni, sia le transazioni immobiliari hanno subito un forte incremento, in molti casi proprio nei contesti urbani dove il tasso di invecchiamento è più elevato.

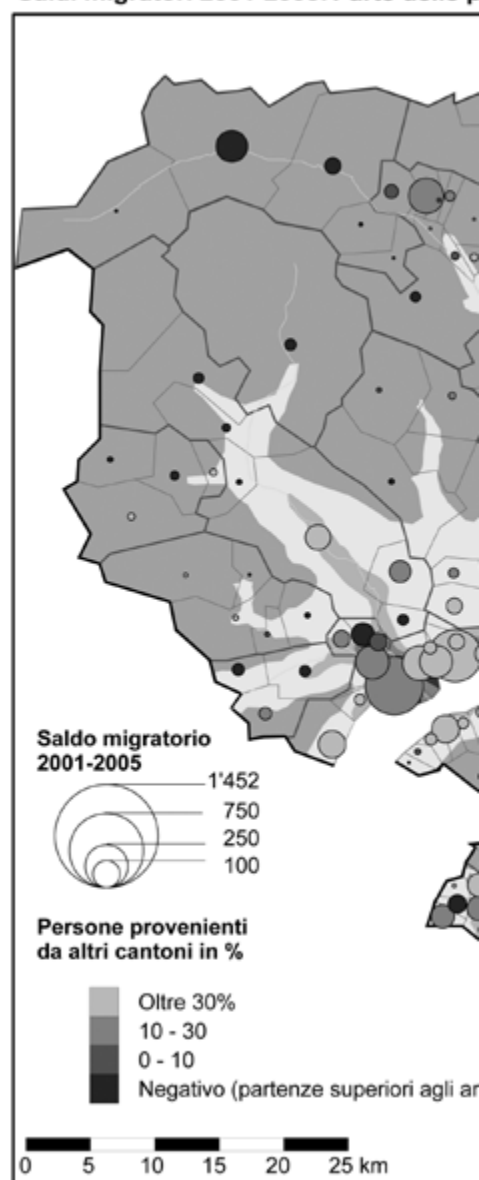
Nel 2005, per i 127 comuni con più di 500 abitanti, esiste una correlazione relativamente forte tra il tasso di invecchiamento ed il valore delle transazioni immobiliari per abitante ($r^2=0.49$). Infatti, in tutti i comuni «centrali» e lacustri dove il tasso di vecchiaia è particolarmente elevato, si osserva con-

Saldi migratori 2001 - 2005 nei comuni ticinesi



© Osservatorio dello sviluppo territoriale - i.CUP / Accademia di architettura - Mendrisio
 Fonti originali: Swisstopo, Wabern; UST, Neuchâtel; USTAT, Bellinzona

Saldi migratori 2001-2005: Parte delle p



© Osservatorio dello sviluppo territoriale - i.CUP / Accademia di architettura - Mendrisio
 Fonti originali: Swisstopo, Wabern; UST, Neuchâtel; USTAT, Bellinzona

temporaneamente un più forte incremento di nuove abitazioni, un'impenata degli investimenti nell'alloggio e un incremento del numero e del valore delle transazioni immobiliari.

Una gentrificazione fatta dagli anziani

La quantità di nuovi alloggi, la loro distribuzione e i prezzi medi registrati a livello cantonale non portano ancora ad una distorsione generalizzata del mercato. Tuttavia nelle aree urbane la-

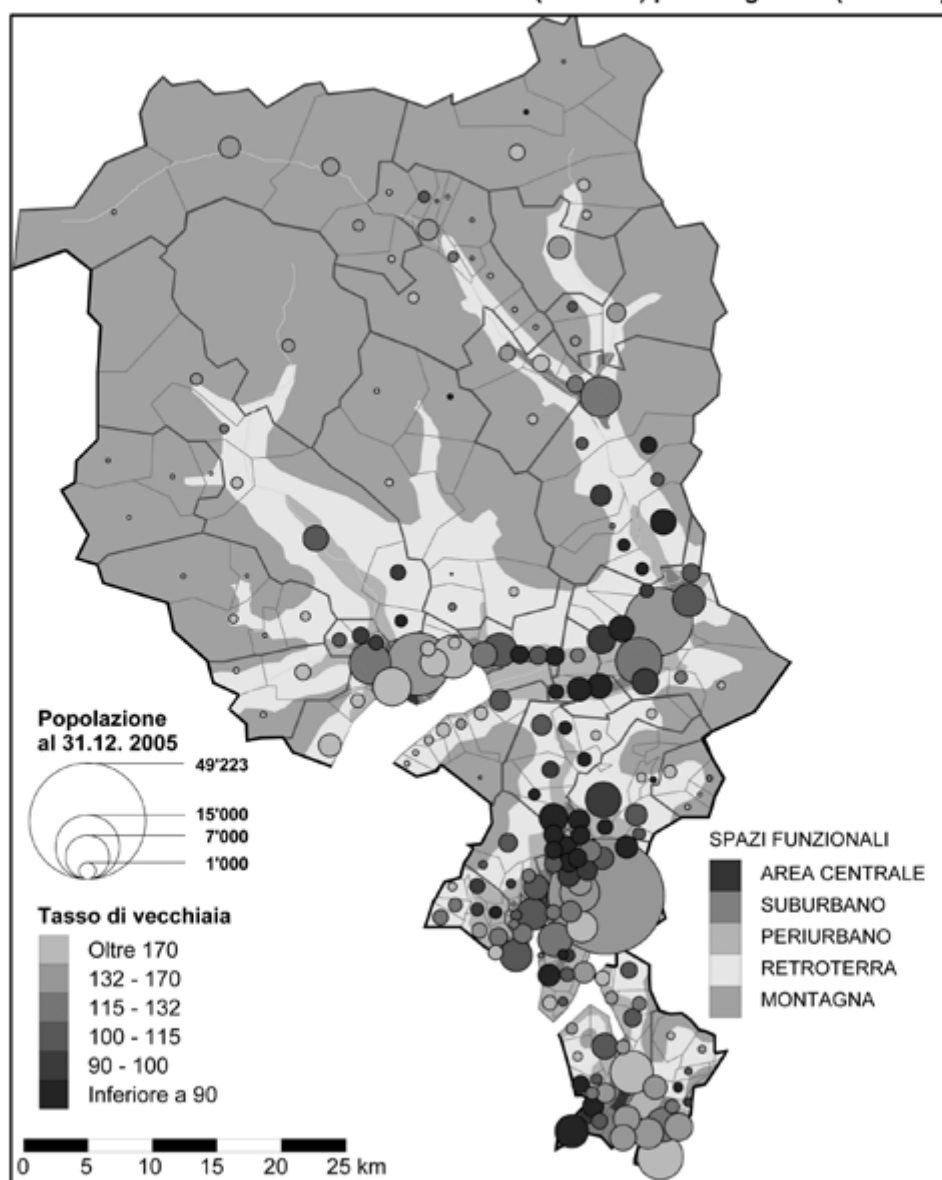
custri e di collina, nel Locarnese e nel Luganese, esistono le premesse per una più forte competizione per l'alloggio tra le diverse categorie sociali. In queste aree la pressione sui costi potrebbe rapidamente essere tale da penalizzare le fasce meno abbienti della popolazione.

persone provenienti da altri cantoni in %



ia di architettura - Mendrisio
ona

Tasso di vecchiaia nel 2005: Persone anziane (>65 anni) per 100 giovani (<15 anni)



© Osservatorio dello sviluppo territoriale - i.CUP / Accademia di architettura - Mendrisio
Fonti originali: Swisstopo, Walbern; UST, Neuchâtel; USTAT, Bellinzona

L'aumento di appartamenti di lusso occupati da persone facoltose, oppure possedute come residenze secondarie profila il rischio che non ci sia più posto per famiglie, per anziani con mezzi finanziari limitati e per altre categorie economicamente svantaggiate. Possiamo quindi identificare queste zone

come spazi urbani che vengono e verranno sempre più coinvolti da un invecchiamento di lusso, con una conseguente gentrification ad opera di anziani e non di «giovani rampanti». Questa situazione, di fatto anticipa il prevedibile effetto dell'apertura della nuova trasversale del Gottardo e della nuo-

va accessibilità di cui beneficerà il Ticino urbano, ovvero un'ulteriore pressione sul mercato immobiliare da parte di una popolazione agiata proveniente da altri cantoni e dall'estero.



Gian Paolo Torricelli, geografo, PhD in scienze economiche e sociali, ricercatore e docente universitario. Ha insegnato nelle Università di Ginevra, Buenos Aires e Grenoble, è attualmente

docente di geografia presso l'Università degli Studi di Milano e l'Accademia di architettura di Mendrisio (USI), dove è anche responsabile dell'Osservatorio dello sviluppo territoriale (strumento di monitoraggio e di controllo delle politiche territoriali del Cantone Ticino).

gianpaolo.torricelli@arch.unisi.ch



Marcello Martinoni, geografo e etnologo, attivo come consulente per lo sviluppo sostenibile, la gestione e valutazione di progetti, l'urbanistica e la promozione della

salute. Sotto la direzione del Prof. Acebillo assicura il coordinamento del progetto UrbAging - pianificare e progettare lo spazio urbano per una società che invecchia (PNR 54).

marcello.martinoni@arch.unisi.ch

Il progetto UrbAging: per uno sviluppo territoriale a misura di anziano

La società invecchia, la popolazione è sempre più urbana e la città contemporanea deve rispondere a nuove sfide. La pianificazione e la progettazione dello spazio urbano devono confrontarsi con i bisogni degli anziani.

In maniera generale oggi gli anziani vivono più a lungo, in migliore salute e con buone disponibilità finanziarie. Ma l'universo anziani non è omogeneo. Il grado di autonomia, le possibilità di mobilità e le aspirazioni per il tempo libero o lavorativo, infatti, differenziano questa fascia d'età.

La ricerca UrbAging, condotta presso l'Accademia di Architettura dell'USI e la SUP (HSR-IRAP) di Rapperswil, basandosi sul punto di vista delle persone anziane rispetto alla qualità dello spazio pubblico, insiste sulla relazione tra ambiente costruito e qualità di vita.

Interrogando il grado di soddisfazione degli anziani, UrbAging vuole formulare proposte concrete attraverso una progettazione partecipata. I Municipi sono coinvolti sin dall'inizio per realizzare assieme la città del futuro.

Un città pensata per e con gli anziani, affrontando la qualità dello spazio pubblico, le barriere architettoniche e i bisogni di socializzazione e cultura, si profila come una città per tutti, coerente con uno sviluppo urbano sostenibile.

UrbAging

Pianificare e progettare lo spazio urbano per una società che invecchia; PNR 54 sviluppo sostenibile dell'ambiente costruito (2007-2008)

http://www.nfp54.ch/f_projekte.cfm

La pressione insediativa risulta maggiore nelle località favorite e ben urbanizzate.



forum raumentwicklung
Informationsheft
Erscheint dreimal jährlich
35. Jahrgang

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
(UVEK)

Redaktionskommission

Rudolf Menzi (Leitung), Doris Angst,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Übersetzung

Französisch:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture: Daniel Béguin
Italienisch:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture: Peter Schrembs

Redaktion und Produktion

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basel

Gestaltung und Fotografie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Bern
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnemente

Bestellungen/Vertrieb:
BBL, Vertrieb Publikationen, CH-3003 Bern
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art.-Nr. 812.000
Jahresabonnement Fr. 30.70
Ausland Fr. 34.--
Einzelnummer Fr. 10.25
Ausland Fr. 12.--

Adresse

Bundesamt für Raumentwicklung
3003 Bern
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Amt)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Bern 2007, Abdruck erwünscht mit Quellen-
angabe; Belegexemplar an ARE
ISSN 1660-6248
Papier: 100% Recycling, PEFC zertifiziert

www.are.admin.ch

Die verschiedenen Artikel widerspiegeln
jeweils die Meinungen ihrer AutorInnen. Sie
können daher von den Überzeugungen des
Herausgebers und der Redaktion abweichen.

forum du développement territorial
Bulletin d'information
Paraît trois fois par an
35e année

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)
Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
(DETEC)

Commission de rédaction

Rudolf Menzi (direction), Doris Angst,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Traduction

Français:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Relecture et adaptation: Daniel Béguin
Italien:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Relecture et adaptation: Peter Schrembs

Rédaction, production

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Bâle

Création, réalisation, photographie

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berne
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abonnement

Commandes/distribution:
OFCL, diffusion publications, CH-3003 Berne
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abonnement annuel Fr. 30.70
Étranger Fr. 34.--
Numéro simple Fr. 10.25
Étranger Fr. 12.--

Adresse

Office fédéral du développement territorial
3003 Berne
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Office)
Fax 031 322 47 16 (Information)

© ARE

Berne 2007, Reproduction autorisée avec
mention de la source; copie à l'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

Les différents articles expriment les avis de
leurs auteur/e/s respectifs/ves. Ils peuvent de
ce fait présenter des convictions divergentes
de celles de l'éditeur et de la rédaction.

forum sviluppo territoriale
Bollettino d'informazione
Esce tre volte all'anno
35mo anno

Editore

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE)
Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
(DATEC)

Commissione della redazione

Rudolf Menzi (direzione), Doris Angst,
Reto Camenzind, Marco Kellenberger

Traduzione

Francese:
Elisabeth Kopp-Demougeot,
Le Grand-Saconnex
Rilettura e adattamento: Daniel Béguin
Italiano:
Antonella Schregenberger-Rossi, Olsberg
Rilettura e adattamento: Peter Schrembs

Redazione, produzione

Pieter Poldervaart, Pressebüro Kohlenberg,
Basilea

Creazione, realizzazione, fotografia

Urs Grünig SGV SGD, Corporate Design, Berna
Henri Leuzinger, Rheinfelden

Abbonamento

Ordinazioni/distribuzione:
UFCL, distribuzione pubblicazioni, CH-3003 Berna
Internet:
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
No d'art. 812.000
Abbonamento Fr. 30.70
Esteri Fr. 34.--
Numero singolo Fr. 10.25
Esteri Fr. 12.--

Indirizzo

Ufficio federale dello sviluppo territoriale
3003 Berna
Tel. 031 322 40 60
Fax 031 322 78 69 (Ufficio)
Fax 031 322 47 16 (Informazione)

© ARE

Berna 2007, Riproduzione autorizzata con
menzione della fonte; copia all'ARE
ISSN 1660-6248

www.are.admin.ch

I vari articoli riflettono di volta in volta le
opinioni degli autori/delle autrici. Possono
quindi discostare da quella dell'editore e del-
la redazione.

