

Newsletter Anmeldung

Newsletter Nr. 6 - Moderne Mobilität

Newsletter Nr. 5 - Jahresüberblick 2025

Newsletter Nr. 4 - Wohn- und Lebensraum

Newsletter Nr. 3 - Themenpalette Ortsplanungsrevision

Newsletter Nr. 2 - Rückblick Strategiekonferenz

Newsletter Nr. 1 - Bedeutung der Ortsplanung



Sabrina Contratto

Dipl. Arch. ETH/SIA, Urban Management UZH, CONT-S

8 Fragen zu "Moderne Mobilität"

Was bedeutet moderne Mobilität? Dazu haben wir die Fachexpertin Sabrina Contratto befragt. Die Architektin und Urbanistin studierte an der ETH Zürich und am Politecnico di Milano und verfügt über umfassende Erfahrung in Architektur, Stadtentwicklung und Urban Management. Nach 20 Jahren als Partnerin und Geschäftsleiterin bei Baumschlagler Eberle Zürich lehrt sie heute an den Fachhochschulen OST und HSLU. Zudem engagiert sie sich in Verwaltungsräten, Fachkommissionen und als Expertin bei Architektur- und Städtebauwettbewerben.



Bild/GIF Legende: Locarno, Verdichtung Morettina by CONT-S.

Sie beschäftigen sich intensiv mit der räumlichen Zukunft von Städten, Quartieren und Arealen. Dabei setzen Sie auf Ihre eigens entwickelte Methodik «UrbanVision», die Raumdaten mit Konzepten verknüpft und somit Quantität mit Qualität verbindet. Könnten Sie uns genauer erklären, wie diese Methodik funktioniert und welche Vorteile sie gegenüber

Wir sind der Überzeugung, dass die Raumplanung – oder vielmehr die Stadt- und Quartiersentwicklung – neu gedacht werden muss. Die Raumplanung, wie wir sie heute kennen, ist quantitativ, zweidimensional, rückwärtsgerichtet und relativ starr. Die Stadtentwicklung hingegen ist dynamisch, wie sich insbesondere in den letzten Jahren gezeigt hat: Bevölkerungswachstum, Single- statt Familienwohnungen, Homeoffice statt Büro oder autofreie Stadt anstelle autoüberfüllter Zentren – um nur einige Beispiele zu nennen. Diesem Umstand versuchen wir Rechnung zu tragen, indem wir langfristige Visionen und Zielbilder entwickeln, die Daten mit räumlicher Qualität verbinden, planerische Dynamiken zulassen und dreidimensional ansprechend visualisieren, um eine künftige Entwicklung leichter kommunizierbar zu machen.

Welche Art von Daten fließen in Ihre Analysen ein und welche Rolle spielen sie in Ihrer Planung?

Wir arbeiten durchgängig im dreidimensionalen GIS-Modell. GIS-Daten (Geoinformationssystem) sind digitale Informationen, die mit einem bestimmten geografischen Ort verbunden sind und helfen, Orte zu analysieren und zu verstehen. Vereinfacht gesagt, erfahren wir so, wie hoch die Personendichten pro Hektar sind, wie gut das ÖV-Angebot ist, wie intensiv das Freiflächenangebot genutzt wird, wie hoch das Gebäudealter ist, wie stark die Lärmimmissionen sind oder wie sich Pendlerströme bewegen.

Das heisst, Sie analysieren alle räumlich relevanten Faktoren – spielt die Mobilität dabei eine besondere Rolle?

Absolut. Mit der Datenanalyse erfolgt die quantitative Bewertung. Dabei beginnen wir stets mit der Betrachtung des ÖV-Angebots sowie der unmittelbaren Bewohner- und Beschäftigtdichte. Das bedeutet: Je besser die ÖV-Erschließung, desto dichter sollte dieses Gebiet bewohnt sein. In Wil beispielsweise haben wir festgestellt, dass die Bevölkerungsdichte rund um den Bahnhof in einem Umkreis von ca. 1 km² nur 3.583 beträgt, während die Beschäftigungsdichte (VZÄ) bei 4.140 liegt. Aus Sicht einer haushälterischen Bodennutzung müssten jedoch doppelt so viele Menschen dort wohnen – bei gleichbleibender Anzahl an Arbeitsplätzen.

Welche Auswirkungen hat diese Diskrepanz auf das alltägliche Leben und die Mobilität der Menschen?

Stellen Sie sich vor, Sie leben an einem Ort, an dem Sie fast alles in 10 Minuten zu Fuss oder mit dem Fahrrad erreichen können: Wohnen, Einkaufen, Arbeiten, Ausgehen, Sport treiben. Dieser Ansatz würde nicht nur eine hohe Lebensqualität

Newsletter Anmeldung

Newsletter Nr. 6 - Moderne Mobilität

Newsletter Nr. 5 - Jahresüberblick 2025

Newsletter Nr. 4 - Wohn- und Lebensraum

Newsletter Nr. 3 - Themenpalette Ortsplanungsrevision

Newsletter Nr. 2 - Rückblick Strategiekonferenz

Newsletter Nr. 1 - Bedeutung der Ortsplanung

bieten, sondern auch für die Umwelt von grossem Vorteil sein. Eine solche 10-Minuten-Nachbarschaft hätte einen enormen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und würde den Besitz eines eigenen Autos überflüssig machen. Dies wiederum hätte positive Auswirkungen auf attraktive Fussgängerbereiche in Quartier- und Hauptstrassen, durchgängige und sichere Radwege sowie ein dichtes ÖV-Netz.

Wie stellt sich das Mobilitätsverhalten in Wil aktuell dar? Welche Herausforderungen ergeben sich daraus?

Betrachtet man das Pendlerverhalten der Stadt Wil, zeigt sich, dass morgens 9'400 Personen von ausserhalb in die Stadt pendeln, während gleichzeitig 7'500 Wiler die Stadt zum Arbeiten verlassen – also ein Pendlersaldo von rund 1'900 Personen, eine kleine Völkerwanderung morgens und abends. Nun stellt sich die Frage, ob die Zupendler gerne in Wil wohnen würden, aber nicht können, oder ob die Wegpendler tatsächlich keinen passenden Arbeitsplatz in Wil finden.

Nur rund 4'400 Wiler wohnen und arbeiten in der Stadt, von denen jedoch 40% das Auto benutzen – eine immer noch sehr hohe Zahl. Was sagt uns dieses typisch schweizerische Bild? Kaum jemand arbeitet, konsumiert, flaniert oder trainiert mehr dort, wo er wohnt.

Was ist Ihr Ansatz, um diese Situation zu verbessern?

Nachdem wir die potenziellen 10-Minuten-Nachbarschaften identifiziert haben, setzt sich unser interdisziplinäres Team aus LandschaftsarchitektInnen, MobilitätsspezialistInnen, ÖkologInnen und SozialraumexpertInnen mit den vorhandenen Qualitäten des Ortes auseinander – insbesondere der Historie, der Topographie, dem Naturraum und den verschiedenen baulichen und freiräumlichen Identitäten. Diese gilt es sicherzustellen oder bei Bedarf zu stärken.

In einem nächsten Schritt entwickeln wir eine freiräumliche und städtebauliche 100-jährige Vision. Sie bildet eine maximale Verdichtung im Sinne einer 10-Minuten-Nachbarschaft ab, stets im Abgleich mit einem durchgängigen, attraktiven und ausreichenden Freiraumkonzept.

Gibt es Vorzeigbeispiele?

Kopenhagen – auch wenn es grössenmässig nicht direkt vergleichbar ist, sind die Ansätze in kleinerem Massstab auch für die Stadt Wil interessant! Diese Stadt hat das Ziel, bis spätestens 2028 die erste CO₂-neutrale Hauptstadt der Welt zu sein – und sie sind auf dem besten Weg dorthin. Fast 50% der Einwohner fahren täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Schule. Die Anzahl öffentlicher Parkplätze im Zentrum wurde stark reduziert und die Einführung einer City-Maut für Autos steht zur Diskussion. Insgesamt gibt es 400 km sichere, gut ausgebaute Radwege und zahlreiche Shared Spaces, in denen Autos, Fahrräder und Fussgänger gleichberechtigt sind.

Welche Empfehlungen haben Sie für die Stadt Wil?

Wil hat eine sehr interessante räumliche Konzentration und könnte von einer ähnlichen Strategie im Kleinen profitieren. Es wäre ratsam, im gut erschlossenen Bahnhofsgelände und rund um die Altstadt Voraussetzungen für eine 10-Minuten-Nachbarschaft zu schaffen – also hohe Dichten, wenig Parkplätze und eine kluge Nutzung des vorhandenen Raumes.

Auflösung der Frage:

In welchem Quartier (s. untenstehende Karte) beträgt der Anteil an grauer Fläche über 50%? Graue Fläche = alles, was nicht natürlich grün/Natur (z.B. Gebäude, Strassen, Wege, Trottoir, Sportanlagen, Verkehrsinseln, Bahn, Wasserbecken, Abbau-Deponie, etc).

Antwort: in allen untenstehenden Quartieren!

- a) Westquartier 50%
- b) Bildfeld 51%
- c) Zentrum 78%
- d) Südquartier 60%

