

Mit Smart Cities will man  
den Transformationsprozess  
in Städten mit neuen  
Ideen in Gang bringen.  
*Foto: Serhat Beyazkaya / Unsplash*

# Lebenswerte und vernetzte Städte

*Mitte September 2022 fand das Forum von Finanz  
und Wirtschaft zum Thema Smart City statt. Am europäischen Google-  
Hauptquartier in der Zürcher Europaallee gaben Experten Antworten,  
was eine Stadt smart macht und ob Smart Cities der Schlüssel  
für eine ökologisch und gesellschaftlich nachhaltige Zukunft sind.  
Auf Spurensuche in Basel und Amsterdam.*

**Text: Paolo D'Avino**

Die englische Sprache durchdringt heute unseren Alltag, «smart» ist eines dieser häufig benutzten Wörter. Mit «smart» lässt sich in etwa so alles bezeichnen, was wir umständlich mit clever, gewitzt, fein oder lebendig bezeichnen würden. Ein Wort, und die Sache ist klar. Auch Smart City suggeriert eine Leichtigkeit des Seins. Doch was macht den Kern einer smarten City aus?

#### **STÄDTEBAULICHE PIONIERNUTZUNG UND ENTWICKLUNG**

Salomé Mall von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) formulierte es an der Konferenz so: «Der Begriff Smart City umfasst ganzheitliche, partnerschaftliche Entwicklungskonzepte mit

dem Ziel, Städte durch den Einsatz neuer Technologien – vor allem der Digitalisierung – lebenswerter, nachhaltiger und resilienter zu machen.» Deshalb habe man das Smart City Lab Basel aus der Taufe gehoben, «eine gemeinsame Initiative vom Kanton Basel-Stadt und der SBB als eine der ersten konkreten Umsetzungsmassnahmen aus den strategischen Überlegungen der Projektpartner», sagt die Leiterin des Smart City Lab. Das Lab wurde im April 2019 in ehemaligen Lagerhallen des Güterbahnhofs Basel Wolf eröffnet und dient als Pioniernutzung im Hinblick auf dessen städtebauliche Entwicklung zu «einem der smartesten Areale der Schweiz».

#### **FRAGEN ZUR TRANSFORMATION EINER SMART CITY NACHGEHEN**

Auf dem nördlichen Teil des Güterbahnhofs Wolf soll ein neues Quartier entstehen. Wo heute auf einer Fläche von rund 16 Hektaren unter anderem Freiverlad, City-Logistik und ein Containerterminal angesiedelt sind, wird neue Fläche verfügbar. Raum für Gewerbe, Büros, Wohnungen. Ein Areal mit Entwicklungspotenzial. Doch noch ist es nicht so weit. «Voraussichtlich ab 2024», ergänzt Mall, doch «das Smart City Lab Basel sorgt heute schon für eine Belebung des Areals. Die Transformation des Wolfs vom Güterbahnhof zum smarten, lebendigen Stadtquartier wird bereits mit- —//



«Das Smart City Lab bietet den Partnern kostengünstigen Raum, um sich untereinander zu vernetzen und in einem Community Space neue Produkte und Services zu entwickeln.»

**SALOMÉ MALL**

SBB AG, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central und Smart City Lab Basel

gestaltet.» Aber welche Lösungen machen ein Areal, Quartier oder eine Stadt besonders smart? Dieser Frage gehen derzeit im Smart City Lab in Basel über 60 Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung in rund 40 Pilotprojekten nach. «Das Lab bietet den Partnern kostengünstigen Raum, um sich untereinander zu vernetzen und in einem Community Space neue Produkte und Services zu entwickeln, diese direkt vor Ort in einem Test Space zu testen sowie in einem Event Space mit der Öffentlichkeit zu

diskutieren und erlebbar zu machen», erklärt Salomé Mall. Aufgrund der Komplexität ist sie überzeugt, dass die Transformation zur Smart City von keinem Akteur alleine bewältigt werden könne. «Es braucht eine übergreifende Zusammenarbeit unterschiedlicher Stakeholder und einen engen Austausch mit der Bevölkerung.»

**OPTIMIERUNGSPOTENZIALE NICHT NUR AUS EINER WARTE SEHEN**

Um Transformationsprozesse geht es auch in Amsterdam, wie Francien

Huizing, Programmmanager Amsterdam Smart City in ihrem Referat sagt. «Die Metropole Amsterdam ist ein grossartiger Ort zum Leben, aber wie jede städtische Region stehen wir vor vielen Herausforderungen: Hitzestress, Überschwemmungen, soziale Ungleichheit, Energiearmut, Umweltverschmutzung, um nur einige zu nennen.» Eine Welt im Umbruch brauche eine unabhängige Plattform, auf der sich «Changemaker» treffen, reflektieren und zusammenarbeiten können. Was vielen Städten widerfährt, ist,

**Das Smart City Lab Basel fördert Innovationen in den Bereichen Gebäude, Mobilität und Citylogistik für eine lebenswerte und nachhaltige Stadt von morgen.**

Foto: Smart City Lab Basel

dass Optimierungspotenziale oft nur aus einer Warte gesehen werden. Das hindere eine nachhaltige Vision und fördere in der Regel Partikularinteressen. «Um bei komplexen Transformationsprozessen Fortschritte zu erzielen und sie in die richtige Richtung zu lenken, brauchen wir alle: die Bürger, Regierungen, Start-ups, Institutionen, Unternehmen und auch die Besucher», nur so könne man die unterschiedlichen Interessen, Hintergründe, Ideen und Geschwindigkeiten auf- und miteinander abstimmen.

**VERKNÜPFUNG VON PROZESSEN UND TECHNOLOGIEN**

«Smart Cities hingegen entstehen nutzerzentriert. Die betroffenen Stakeholder werden frühzeitig eingebunden», sagt Salomé Mall. Das bedinge eine Verknüpfung von Themen, Prozessen und Technologien jenseits der klassischen Silos. Aufgrund des Standortes und der geplanten Entwicklung des Areals liegt der Fokus im Smart City Lab Basel auf vier Themenfeldern: Gebäude, Mobilität, Citylogistik und öffentliche Nutzungen. Das Themenfeld «Gebäude» zeige es exemplarisch. «Quartiere, Areale und Gebäude müssen heute vielfältige und flexible Nutzungsformen ermöglichen, um den stetig wandelnden Ansprüchen der Gesellschaft Rechnung zu tragen. Die Grenzen zwischen den klassischen Phasen Planen, Bauen und Betreiben verschwinden zunehmend», erklärt Salomé Mall. Dabei vereinfachen digitale Technologien die Kommunikation zwischen den beteiligten Parteien.

**NEUE MOBILITÄTSDIENEN IN DER STADT VON MORGEN**

Amsterdam Smart City begann bereits 2009, den Gedanken der Zusammenarbeit mit kleinen Energiesparprojekten zu entwickeln. «Wir streben nicht nach einer intelligenten Stadt, sondern nach einer lebenswerten, grünen, gesunden und blühenden Stadt für alle», präzisiert Francien Huizing den Gedanken. Schlüsselement zur Verwirklichung dieses Ziels ist ein offener, transparenter, wert- und menschenorientierter Ansatz. «Es ist ein

ständiges Lernen miteinander.» Diesen Prozess verfolge man seit Beginn. Auch im Rahmen des europäischen Pilotprojekts «eHUBS», an dem elektrische Gemeinschaftsfahrzeuge wie Fahrräder, Lastenfahrräder, Motorroller oder Autos zur Verfügung stehen. Die Stadt hat in den letzten zwei Jahren 17 sogenannte BuurtHubs (Nachbarschaftshubs) gemeinsam mit ihren Bürgern in der Stadt eingerichtet. «Amsterdam wächst und die Strassen und Radwege werden immer stärker befahren. Das Parken und Abstellen all dieser Fahrzeuge nimmt viel Platz in Anspruch.» Man untersuche dabei, ob der BuurtHub die Erreichbarkeit eines Stadtteils oder Quartiers verbessert, sagt Francien Huizing. Der positive Nebeneffekt: Geteilte Mobilität führt zu einer besseren Luftqualität, zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und zu mehr sozialer Kohäsion.

**VERNETZUNGSGEDANKE UND KREISLAUFWIRTSCHAFT FÖRDERN**

Der Vernetzungsgedanke, die Anwendung neuer digitaler Technologien und die Einbindung der Gesellschaft sind der Schlüssel einer Smart City. «Wir denken, dass eine smarte Stadt gemeinsam mit den Bewohnern entwickelt werden muss», sagt Salomé Mall. Sie erklärt die Vision am Beispiel «Second Cycle Office». «Wir gestalten eine Arbeitsumgebung mit Möbeln und Materialien aus der Kreislaufwirtschaft, denen wir ein zweites Leben schenken.» «Second Cycle Office» sei ein ökologisch und sozial nachhaltiges Innenarchitekturkonzept für Büroprojekte, bei dem bereits existierende Rohstoffe verwendet werden. Um die Wertschöpfung im Prozess so regional wie möglich zu halten, wird die Zusammenarbeit mit lokalen und sozialen Organisationen gesucht. Das «Second Cycle Office» sei nur eines von 40 Pilotprojekten, die man austestet und auswertet. «Mit den Erkenntnissen wollen wir einerseits den Transformationsprozess des Güterbahnhofs Wolf sorgfältig anmoderieren.» Zum anderen würden die Erfahrungen in weitere Arealentwicklungen einfließen, betont Salomé Mall. —//



«Wir streben nicht nach einer intelligenten Stadt, sondern nach einer lebenswerten, grünen, gesunden und blühenden Stadt für alle.»

**FRANCIEN HUIZING**

Programmanagerin  
Amsterdam Smart City

**Ute Schneider fokussiert  
sich bei ihrer Arbeit auf  
die historischen, kulturellen,  
sozialen, politischen  
und wirtschaftlichen  
Dimensionen einer Stadt.**

*Foto: eSeL Lorenz Seidler*



# Widerstandsfähig in die Zukunft

*Ute Schneider ist Partnerin im Büro KCAP Architects & Planners (Kees Christiaanse) und seit Dezember 2020 Professorin für Städtebau an der TU Wien. Sie hat internationale Erfahrung in den Schnittstellen zwischen Stadtplanung und Architektur.*

**Interview: Paolo D'Avino**

**Der Titel Ihres Vortrages am Forum «Smart City» lautete «Die resiliente, klimaneutrale produktive Stadt der Zukunft». Sind Städte heute nicht genug resilient oder klimaneutral?**

**Ute Schneider:** Es gibt keine allgemeingültige Antwort auf diese Frage. Doch eines dazu: Städte können nicht von Grund auf neu geplant werden. In der Tendenz haben sich Städte so entwickelt, dass heute vielfach Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholungsräume voneinander getrennt sind. Viele Funktionen wurden aus der Stadt verdrängt, oder wir nutzen Räume zu einseitig, was in aller Regel zulasten der Lebendig-

keit einer Stadt oder eines Quartiers geht. Den Gedanken der Nutzungsüberlagerung müssen wir künftig besser verankern.

**Was meinen Sie genau damit?**

Die Ressourcen und die Räume auf dieser Welt sind beschränkt. Wir können keine neuen schaffen. Der integrative Nutzungsgedanke ging in den letzten Jahrzehnten verloren, deshalb ist es umso wichtiger, den Raum und die Ressourcen so einzusetzen und zu planen, dass sie vielseitig genutzt werden können. Ich stelle oft fest, dass ein Bindeglied zwischen Raum-, Stadtplanung und Architektur fehlt, um den Diskurs

nicht nur einseitig von einer Perspektive zu gestalten, sondern die Betrachtungsweise zu erweitern.

**Sie verstehen die Stadt als Synthese. Was heisst das für Sie konkret?**

Mein Ansatz der Resilienz oder einer smarten City beruht auf dem Themenkreis des Zusammenlebens. Wir sollten Arbeit, Wohnen und die Natur wieder näher zueinander bringen. Eine Form der Koexistenz ist, dass Städte auf eine Durchmischung von Wohnen und Arbeiten setzen sollten. Industrieproduktionen, Gewerbe und Wohnen beißen sich nicht per se. —//

47

## Zur Person

**Ute Schneider** (56) ist Architektin und Stadtplanerin. Nach einer Ausbildung zur Schreinerin und einigen Jahren Erfahrung im Interieur-Bereich startete Ute Schneider ihre akademische Karriere an der FH Konstanz. Ab 1990 studierte sie an der Universität Stuttgart, wo sie 1998 ihren Abschluss für Architektur und Stadtplanung erlangte. Während ihres Studiums arbeitete sie in diversen deutschen und niederländischen, international operierenden Architekturbüros, u. a. bei Neutelings Riedijk Architekten. Dort war sie auch nach ihrem Diplom bis 1999 tätig. Im Jahr 1998 gründete sie gemeinsam mit drei Partnern (Ippolito, Fleitz und Weismann) das Architektur- und Designbüro

«ziperspaceworks» in Stuttgart. 2002 gründete sie ihr eigenes Büro «umaoffice». Im gleichen Jahr begann Ute Schneider die Zusammenarbeit mit KCAP, einem international ausgerichteten Architektur-, Stadt- und Landschaftsplanungsbüro, das 1989 von Kees Christiaanse in Rotterdam gegründet wurde. Ab 2006 war sie in der Zürcher Niederlassung tätig, 2009 übernahm sie deren Leitung. Vor ihrer Berufung an die TU Wien betreute sie von 2012 bis 2018 das Ausbildungsmodul Entwurfsintegration – Städtebau an der Universität Liechtenstein. Am Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen der TU Wien fokussiert sie ihre Lehrtätigkeit insbesondere auf historische, kulturelle, soziale, politische und wirtschaftliche Dimensionen einer Stadt. [www.ar.tuwien.ac.at](http://www.ar.tuwien.ac.at)

**Auch die Hoheit der Strassen soll gemäss Ihrem Ansatz neu definiert werden?**

Strassen sind bestes Anschauungsmaterial für eine Monopolisierung der Nutzung. Heute gehören die Strassen vor allem dem motorisierten Individualverkehr. Sie sind darauf ausgerichtet. Schauen Sie sich die Ausfallstrassen in den grossen Städten an. Tragen diese zu einer lebenswerten Stadt bei? Auch hier geht es darum, eine Koexistenz zwischen motorisiertem Individual- und Langsamverkehr, zwischen Erholungs- und Grünzonen zu schaffen. Die Integration diverser Modi und Überlagerung mit grün-blauer Infrastruktur erlaubt es, Strassen wesentlich effektiver zu gestalten.

**Sie haben in Ihrem Vortrag den öffentlichen Raum und dessen Qualität erwähnt. Können Sie anhand von Beispielen erläutern, was Sie damit meinen?**

Die Koexistenz von Natur und Stadt wird künftig ein entscheidender Faktor sein, ob Städte resilient gegenüber den Klimaveränderungen sein werden. Der heisse Sommer mit den extremen Regenfällen im Jahr 2022 hat uns vor Augen geführt, oder uns zumindest erahnen lassen, was es heisst, wenn das Thermometer über einen längeren Zeitraum über 40 Grad steigt oder bei extremen Regenfällen der Boden das Wasser nicht mehr aufnehmen kann. Zur Vorsorge müssen wir multifunktionale Retentions- und Grünräume schaffen.

**Was ist das Prinzip dieser Räume?**

Das Prinzip sieht vor, dass vor allem öffentliche Freiflächen, wie beispielsweise Plätze, Parkflächen, Grünanlagen oder Strassen, neben ihrer heute vermeintlichen eigentlichen Hauptfunktion, bei seltenen Starkregen temporär und gezielt als

Not-Speicherraum oder als Ableitungselement genutzt werden. Gleichzeitig erlauben sie, wenn dementsprechend geplant und gestaltet wird, die notwendigen substanziellen Grün- und Naturräume, um auch städtische Wärmeinseln künftig zu vermeiden.

**Wie gehen Sie diese Frage in Ihrer Arbeit an?**

Als Architektin und Stadtplanerin frage ich mich immer, wie sich die Stadtentwicklung durch Gestaltung und Handeln aktiv beeinflussen lässt. Es ist eine intensive Suche und ein Verfolgen der Frage, was einen Ort smarter, lebensfähiger und resistenter gegen äussere klimatische Veränderungen macht. Mein besonderes Augenmerk gilt dabei dem Zusammenleben, der Überlagerung von verschiedenen Funktionen in einem Raum. Dabei ist es mir sehr wichtig, zuerst das Gewachsene anzuschauen und zu verstehen, bevor ich etwas verändere oder ergänze. Man muss zuerst begreifen, wie in einer Stadt oder Region das Zusammenleben funktioniert. Das Beobachten und die Analyse sind für mich insofern wichtig, als ich Antworten suche auf die Frage, wie ein Ort entstanden ist.

**Wieso ist das für Sie so wichtig?**

Weil es einen Einfluss auf das Leben und Denken der Bewohner hat. Die Identifizierung von Interessensphären oder von mentalen Landkarten ermöglicht es, die Prozesse einer gewachsenen Kultur und deren Genese wirtschaftlich wie auch sozial-kulturell zu verstehen.

**Der Niederländer denkt nicht gleich wie ein Schweizer?**

Ich habe lange in den Niederlanden gearbeitet. Ich war damals sehr erstaunt, dass die Niederländer ein anderes Bewusstsein für ihren Bo-

den haben. Für mich war das ein wichtiger Lernprozess, denn ich stellte fest, dass ich mich in einem Land befinde, das eine komplett andere kulturelle Sichtweise hat, obwohl man nahezu dieselbe Sprache spricht. Ich fragte mich, was die Menschen in ihrem Kulturraum prägt oder wie sie mit Planungsprozessen umgehen. Die Niederlande sind zur Hälfte dem Wasser abgerungen – reine Ingenieurskunst. Und das prägt. Im süddeutschen Raum, nicht unweit der Schweizer Grenze, wo ich aufgewachsen bin, mussten wir nie darüber nachdenken, ob der Boden, auf dem wir leben und den wir bewirtschaften, wirklich in Gefahr ist.

**Sie kennen die Situation in Zürich gut. Sie haben an der Neugestaltung des Hauptbahnhofareals an der Europaallee mitgearbeitet. Ist das ein gutes Beispiel, wo Sie Ihre Ansätze umsetzen konnten?**

Wir konnten unsere Planungsstrategien trotz einiger Hürden umsetzen. Mit der Europaallee bin ich zufrieden. Das Areal funktioniert als neuer Ort in der Stadt sehr gut. Sie ist belebt und bevölkert – und das während des ganzen Tages. Nicht nur am Tag mit dem Pendlerverkehr. Bei den Quergassen, welche nun alle asphaltiert und dadurch nicht sonderlich attraktiv sind, sehe ich sowohl in der Programmierung der Erdgeschosse als auch der Gestaltung der Oberflächen noch Nachjustierungspotenzial.

**Und wie sieht es mit der Durchmischung von Wohnen und Arbeit an der Europaallee aus?**

Besser als gedacht. Im ursprünglichen Gestaltungsplan waren nur in den Baufeldern ab Gustav-Gull-Platz bis zur Langstrasse Wohnungen vorgesehen bis zu einer Quote von 40 Prozent. Vorne im Bereich der Sihlpost hat sich die Pädagogische Hochschule eingemietet. Ein Glücksfall für die Europaallee, da sie sowohl auf Stadt-Niveau als auch im hoch gelegenen Innenhof eine gute Besucherfrequenz gewährleistet. Auch für viele Arbeitgeber ist die Europaallee sehr attraktiv. Google zum Beispiel sucht solche Standorte, wo sie auf Gastronomie, Dienstleistungen Dritter und einen 24/7 belebten Stadtkontext zurückgreifen können. Google bietet inhouse nicht mehr alles selber an.

«Die Koexistenz der Nutzungen wird die Wege in einer Stadt verkürzen, sie attraktiver und letztendlich resilienter machen.»

# «Als Architektin und Stadtplanerin frage ich mich immer wieder, wie sich die Stadtentwicklung durch Gestaltung und Handeln aktiv beeinflussen lässt.»

## **Doch die Natur scheint mir zu kurz gekommen zu sein?**

Der Eindruck ist berechtigt, täuscht aber auch teilweise. Die Natur wurde in Form der 76 Ginkos an den Rändern der Europaallee integriert. Bis die gepflanzten Bäume ihre volle Pracht ausbreiten, braucht es noch Zeit. Der Raum dazwischen ist geprägt durch massive unterirdische Infrastrukturen, die Pflanzungen nur in aufgesetzten Trögen zulassen.

## **Was macht denn eine Stadt smart oder resilient?**

Die Stadt, die vielschichtig und vielfältig ist, ist eben durch dies einerseits widerstandsfähig. Sie kann schnell auf Veränderungen reagieren, auf die wir nur bedingt oder keinen Einfluss haben. Die Pandemie hat uns das aufgezeigt. Letztendlich geht es um ein Organisieren und Orchestrieren der gewachsenen Systeme, Bewegungsflüsse und Personenströme. Andererseits muss man dabei nicht immer das Gefühl haben, alles überregulieren zu wollen, sondern muss Nischen und Potenzialräume offenlassen. Eine Stadt ist nie fertig - sie wächst in und mit ihren Strukturen, lebt von Vergangenen und wird neu belebt. Die Koexistenz der Nutzungen wird die Wege in einer Stadt verkürzen, sie attraktiver und letztendlich resilienter machen. Für mich die nachhaltigste Form des Zusammenlebens. —□