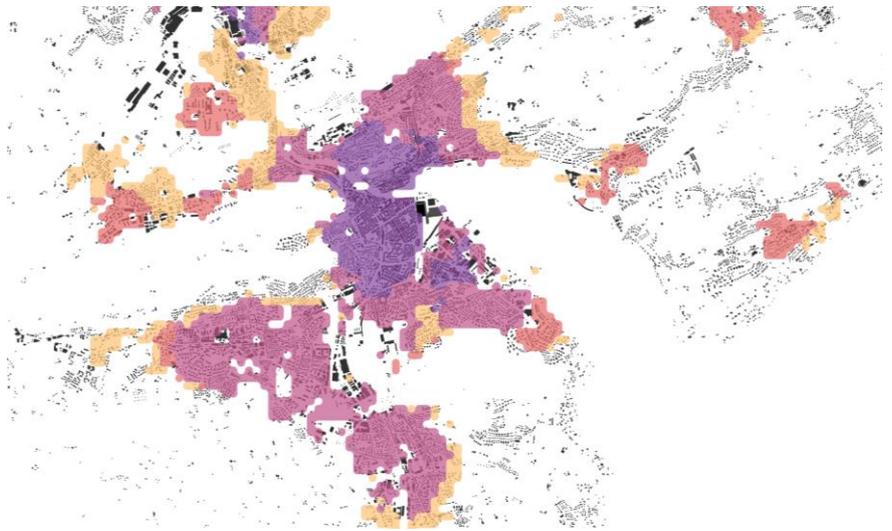


# Quartiere der kurzen Wege

Eine Standortbestimmung und Wegleitung zur Umsetzung der Nutzungsdurchmischung

Schweizerische Kantonsplanerkonferenz KPK,  
Kommission Nutzungsplanung

27. Februar 2025





## **Bearbeitung**

Giovanni Di Carlo

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme FSU / CAS UZH in Urban Management

Beat Suter

dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU/SIA

Jonas Bubenhofer

lic. phil., Sozialwissenschaftler/SVI

Metron Raumentwicklung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

## **Begleitung**

Linus Wild

Projektleiter KPK, Stv. Amtsleiter Amt für Raumentwicklung, Kanton Graubünden

Beatrice Aebi

Vorsteherin Abteilung Orts- und Regionalplanung, Kanton Bern

Katrin Oser

Leiterin Orts-, Siedlungs- & Regionalplanung Ost, Kanton Aargau

Luigi Poppa

Projektleiter Raumplanung, Kanton Basel-Stadt

Norbert Russi

EspaceSuisse, Siedlungsberatung

Titelbild: Qualitätsstufen der Versorgung im Raum Luzern

Dieser Bericht ist für einen doppelseitigen Ausdruck gelayoutet



# Inhaltsverzeichnis

	<b>Zusammenfassung</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2</b>	<b>Einordnung der 15-Minuten-Stadt</b>	<b>10</b>
2.1	Nutzungsdurchmischung im Wandel der Zeit	10
2.2	Die 15-Minuten-Stadt	14
2.3	Chancen	15
2.4	Grenzen des Modells	18
2.5	Herausforderungen in der Umsetzung	19
<b>3</b>	<b>Quartiere der kurzen Wege</b>	<b>21</b>
3.1	Untersuchungsmethodik	21
3.2	Räumliche Verteilung der Quartiere mit kurzen Wegen	22
3.3	Anteil Bevölkerung und Arbeitsplätze in den Qualitätsstufen	24
3.4	Versorgungsqualität und Nutzungsdichte	25
3.5	Versorgungsqualität und Mobilitätsverhalten	26
3.6	Versorgungsqualität und Nutzungsplanung	29
<b>4</b>	<b>Potenziale von Mischzonen</b>	<b>31</b>
4.1	Chance für mehr Durchmischung	31
4.2	Bauzonen und Nutzungstrennung	32
4.3	Praxisänderungen seit RPG I	32
4.4	Grenzen der Nutzungsplanung	35
<b>5</b>	<b>Erkenntnisse und Empfehlungen</b>	<b>38</b>
5.1	Rückschlüsse für die Raumplanung	38
5.2	Handlungsansätze	39
5.3	Vertiefungsvorschläge	40
	<b>Literatur</b>	<b>41</b>
	<b>Anhang</b>	<b>43</b>



# Zusammenfassung

## **Standortbestimmung Nutzungsdurchmischung**

Die vorliegende Studie erzählt die Geschichte der 15-Minuten-Stadt – von ihren Wurzeln als Stadt der kurzen Wege bis hin zu den Chancen, Grenzen und Herausforderungen ihrer heutigen Umsetzung (Kapitel 2). In Kapitel 3 zeigt sie auf Basis einer räumlichen Analyse auf, wo in der Schweiz heute Quartiere der kurzen Wege zu finden sind und untersucht die Zusammenhänge zwischen Versorgungsqualität und Nutzungsdichte, Mobilitätsverhalten und Nutzungsplanung. Kapitel 4 vertieft die Rolle der Mischzone zur Förderung nutzungsdurchmischter Quartiere. Den Abschluss der Studie bilden in Kapitel 5 konkrete Handlungsempfehlungen und Vertiefungsvorschläge.

## **Ein altes Modell mit Zukunft**

Die Stadt der kurzen Wege ist keine neue Idee. Und doch gilt sie angesichts der raum- und siedlungsplanerischen Herausforderungen unserer Zeit als Modell der Zukunft. Im Mittelalter war die nutzungsdurchmischte Stadt der Normalfall, gearbeitet und gelebt wurde häufig sogar im selben Raum. Angesichts wachsender Dichte und zunehmend unhaltbarer gesundheitlicher Zustände entstanden im 19. Jahrhundert die ersten Konzepte der «Dezentralisierung». Die «funktionale Stadt» der Moderne schliesslich trennte Arbeit und Leben städtebaulich definitiv voneinander. Doch aus dieser Trennung ergaben sich neue Probleme, von der Schlafstadt am einen Ende der Skala bis zum Pendler-Verkehrskollaps an ihrem anderen Ende. Sie führten schon in den 1960er Jahren zu einem Gegenentwurf, der beide Erfahrungen berücksichtigte – der «Stadt der kurzen Wege».

Das Prinzip überzeugt und ist hochaktuell: Nutzungsdurchmischte Quartiere, in denen Wohnen, Arbeiten, Ausbildung, Freizeit, Einkauf und Erholung möglichst nahe beieinander liegen, sollen längere Wege weitgehend unnötig machen und damit nicht nur Reisezeiten, Emissionen und andere negative Effekte der grossen Distanzen zwischen Wohn-, Arbeits- und Freizeiträumen reduzieren, sondern auch lebendige Quartiere fördern.

## **15-Minuten-Quartiere der Schweiz**

In den letzten Jahren erlangte die Idee dank der Pariser 15-Minuten-Stadt neue Aktualität und internationale Bekanntheit. Als Weiterentwicklung der Stadt der kurzen Wege ist sie die Vision eines Idealzustands: Die Realität sieht gerade in der Siedlungsentwicklung, in der sich die Situationen und Leitbilder unterschiedlicher Zeiten spiegeln, meist anders aus. Das wird auch künftig so bleiben. Die Studie geht daher nicht vom Idealzustand aus und sucht Wege dorthin, sondern geht von der Realität guter Beispiele in der Schweiz aus und sucht darin Ansatzpunkte für die Raumplanung. Hierfür wurde mit einem spezifisch entwickelten GIS-Datenmodell die gesamte Schweiz auf ihre Versorgung hin analysiert. Und es zeigt sich: Auch ausserhalb der Städte gibt es Quartiere, in denen die meisten Alltagsnutzungen in 15 Minuten zu Fuss erreichbar sind.

## **Bedeutung von Mischzonen**

Für die Förderung nutzungsdurchmischter Quartiere sind Mischzonen eine wichtige planungsrechtliche Voraussetzung. Der Blick in die meisten Zonenpläne zeigt, dass sie nach wie vor zurückhaltend ausgeschieden werden. Widerstände gegen die Mischzone liegen häufig in Angst vor Veränderungen mit unwägbaren Folgen, vor allem aber in der Praktikabilität begründet, denn Mischzonen können als Bedrohung der Wohnruhe gesehen werden, die Verfügbarkeit von Boden für Erweiterungen des Gewerbes einschränken und in der Bewilligungspraxis komplexer sein als monofunktionale Zonen. Für die Förderung kurzer Wege ist ihre grossflächige Festlegung aber nicht zwingend notwendig: Strategisch platzierte, kleinere Mischzonen können ebenso effektiv sein.

### **Ein Modell für die Schweiz**

Eine weitere Herausforderung, die es zu lösen gilt, ist die schweizspezifische Adaption der Stadt der kurzen Wege auf den ländlichen Raum und die Agglomeration. Wichtig ist es für die Umsetzung auch, die Grenzen der Idee anzuerkennen. Das Ideal 15-Minuten-Stadt grossflächig umzusetzen, ist in der kleinteiligen, föderalistischen Schweiz nicht machbar. Möglich ist aber, sie in angemessenen Dimensionen und realistischer Form zu implementieren. Hierfür gilt es, Kompromisse zu finden, die Stadt der kurzen Wege auch über Quartiergrenzen hinweg zu denken und das Modell dabei stets ortsspezifisch anzuwenden. Wege hierzu fasst die Studie in fünf Empfehlungen und fünf Handlungsansätzen zusammen:

### **Die Empfehlungen**

- Das Ideal mit der lokalen Realität vereinbar machen.
- Den Fokus auf wenig spezialisierte Alltagsnutzungen legen.
- Agglomerationen und Dörfer nicht vergessen.
- Nutzungsangebote dort verbessern, wo sie zu einer relevanten Steigerung des Fussverkehrs führen können.
- Nicht nur auf Dichte setzen, denn sie allein garantiert kein gutes Versorgungsangebot.

### **Die Handlungsansätze**

- Mischzonen strategisch platzieren – dort, wo sie aus Sicht der Versorgungsqualität maximalen Effekt haben.
  - Die Versorgungslage analysieren und aktiv steuern – mit Bau- und Zonenvorschriften, Sondernutzungsplanungen und qualitätssichernden Verfahren.
  - Gezielt Quartiere mit hohem Potenzial weiterentwickeln, insbesondere Quartiere mit tiefer Einwohnenden- und Beschäftigtendichte bei guter Versorgungsqualität.
  - Die unsichtbare Hand des freien Marktes mit Schutz- und Fördermechanismen ausbalancieren.
  - In Gebieten mit schlechtem Versorgungsangebot die Regionalzentren stärken und anstelle der 15-Minuten-Stadt auf 30-Minuten-Gebiete setzen.
-

# 1 Einleitung

Die Forderung nach mehr Nutzungsdurchmischten Gebieten ist in der Planungswelt nicht neu. Die Kombinierbarkeit unterschiedlicher Nutzungen im gleichen Quartier soll insbesondere längere Wege unnötig machen. Arbeit, Ausbildung, Freizeit, Einkauf und Erholung sollen näher an den Wohnort rücken. Dies soll wiederum die Lebensqualität auf vielfältige Weise steigern. Mehr Zeit für das Leben dank kürzerer Pendelstrecken, lebendigere und erlebnisreichere Quartiere, weniger Verkehrsemissionen, eine ausgeglichene Auslastung der Infrastrukturen und neue Impulse für die lokale Wirtschaft – das sind die Grundgedanken der «Stadt der kurzen Wege».

Die Idee entstand bereits in den 1960er- und 1970er-Jahren als Antwort auf die funktionale Stadt der Moderne. In den letzten Jahren erlangte sie in neuer Form, als «15-Minuten-Stadt», breite internationale Bekanntheit, insbesondere dank der Entwicklungsstrategie der Stadt Paris. Beiden Leitbildern ist die ausgewogene Mischung unterschiedlicher Nutzungen als wesentlicher Baustein gemein. Die Realität in der Schweiz sieht häufig anders aus. Die meisten Nutzungsplanungen und Ortsplanungsrevisionen gehen mit der Ausscheidung gemischter Zonen zurückhaltend um, monofunktionale Zonen sind in der heutigen Planungspraxis nicht selten der Standard.

Gleichzeitig ist zu beobachten, dass die 15-Minuten-Stadt oftmals falsche Erwartungen weckt: Sie ist ein abstraktes, orts- und zeitloses Zielbild – ein Ideal also, bei dessen konkreter Umsetzung lokale Rahmenbedingungen die Möglichkeiten limitieren können. Auch wurde sie als urbanes Leitbild konzipiert. Damit sie ihr Potenzial flächendeckend und ortsspezifisch entfalten kann, muss die Idee mit Blick auf die spezifischen Anforderungen von Agglomerationen und ländlichen Gemeinden weiterentwickelt werden. In diesem Spannungsfeld bewegt sich die vorliegende Studie und geht dabei folgenden übergeordneten Fragen nach:

- Hat sich die Planungspraxis seit der Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG I) zugunsten einer stärkeren Nutzungsdurchmischung verändert?
- Welche Vorteile kann eine stärkere Nutzungsdurchmischung den Schweizer Städten, Agglomerationen und Gemeinden bringen?
- Welche Siedlungsstrukturen zeichnen sich schon heute durch kurze Wege aus und kommen der Idee der 15-Minuten-Stadt nahe? Wie lassen diese sich weiter fördern?
- Wo liegen die Chancen und Grenzen der 15-Minuten-Stadt, der Förderung von Nutzungsdurchmischten Quartieren und die Einflussmöglichkeiten der Nutzungsplanung?

Da das Konzept der 15-Minuten-Stadt, wie schon der Name sagt, in der Stadt entstanden ist, beschränkt sich ihre Erläuterung und Einordnung im Kapitel 2 im Wesentlichen auf urbane Situationen. Erklärtes Ziel ist aber, Möglichkeiten zu finden, die guten Ideen hinter dem Konzept auch für ländliche Situationen nutzbar zu machen. Dies wird in den nachfolgenden Kapiteln aufgegriffen.

## 2 Einordnung der 15-Minuten-Stadt

### **Eine alte Idee mit Zukunft**

Die Idealvorstellungen der 15-Minuten-Stadt sind angesichts der gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen unserer Zeit hochrelevant. Zugleich sind sie nicht neu: Sie stehen im Kontext einer längeren Geschichte – von Lebens- und Arbeitsformen, von den zugehörigen städtebaulichen Entwicklungen und Ideen und nicht zuletzt von Erfahrungen mit diesen im Laufe der Zeit. Kapitel 2 blickt daher nicht nur in die Geschichte der 15-Minuten-Stadt, sondern ordnet diese auch im Hinblick auf die heutige Realität und die Zukunft ein.

### **2.1 Nutzungsdurchmischung im Wandel der Zeit**

#### **2.1.1 Gemischte Städte im Mittelalter und in der frühen Industrialisierung**

Im Spätmittelalter war das enge Mit- und Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten in der Schweiz weit verbreitet: Viele Familien erhielten von Unternehmern Produktionsgeräte und Rohstoffe, die sie in den eigenen vier Wänden verarbeiteten. So entstand mitten in der Stadt aus Baumwolle Garn, aus einfachen Stoffen wurden bestickte Edelstoffe. Im Laufe der Zeit verdrängte die Heimarbeit die Landwirtschaft zum Nebenerwerb. Um 1850 verdienten 75% der Erwerbstätigen im Industriesektor ihren Lebensunterhalt mit Heimarbeit. Die fortschreitende Industrialisierung brachte eine funktionale Entmischung mit sich. Die vollautomatisierten Maschinen erforderten Platz, die Betriebe Standorte mit Erweiterungsmöglichkeiten, Anschluss ans Bahnnetz und an Wasserkraft. Es entstanden reine Industriegebiete. Dennoch blieb das Gewerbe in den Wohnquartieren vorerst präsent: Mit dem Bevölkerungswachstum nahm die Nachfrage nach günstigem Gewerberaum zu, sodass beispielsweise extensiv genutzte Hinterhöfe überbaut und gewerblich genutzt wurden.



Abbildung 1: Hammerstrasse, Basel, 1925.  
ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung  
Luftbild Schweiz / LBS\_MH03-1465.tif

#### **2.1.2 Die funktionale Stadt**

Mit der raschen Ausdehnung der Städte, dem unmittelbaren Nebeneinander von Wohn- und Industriequartieren, der Konzentration von Wohn- und Gewerbenutzungen auf knappem Raum und der wachsenden Bevölkerungsdichte in den Stadtkernen wurden

die Lebensbedingungen gegen Ende des 19. Jahrhunderts untragbar. Schon früh propagierten «Dezentralisten» die grossräumige Trennung von Wohnen und Arbeiten, erste Publikationen lassen sich im deutschsprachigen Raum bis in die 1870er-Jahre zurückverfolgen. Besondere Wirkung entfaltete das 1898 publizierte Konzept der Gartenstadt von Ebenezer Howard, das internationale Verbreitung fand. Die Idee: Um das Ausufernd der Stadtränder bzw. die weitere Nutzungsverdichtung in den Stadtkernen zu verhindern, sollten neue, mittelgrosse Städte im Grünen das Wachstum in geordnete Bahnen lenken. Sie waren als «Ringstädte» konzipiert. Die Nutzungen wurden getrennt in konzentrischen Ringen um den Kern angeordnet, dazwischen lagen Grünstreifen als Puffer.

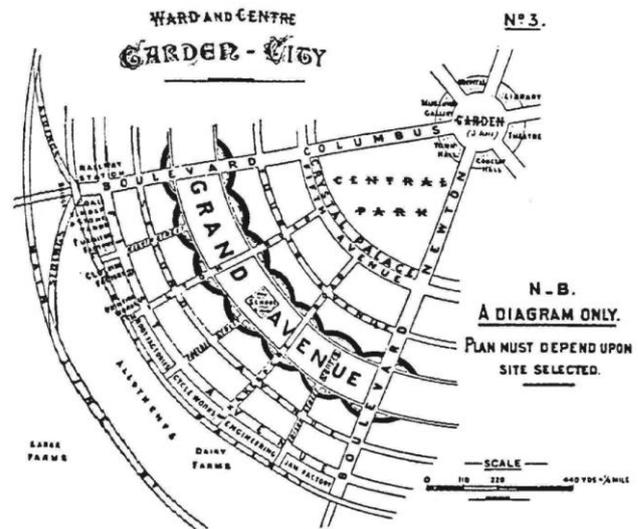


Abbildung 2: Die Gartenstadt von Howard, Ebenezer, 1898

Die Idee der Funktionstrennung floss in den folgenden Jahrzehnten in öffentliche und politische Diskussionen ein. Diese waren eng verknüpft mit der wachsenden sozialen Segregation und insbesondere mit der Bildung einer Arbeiterschaft als eigenständiges, dem Bürgertum gegenüberstehendes Lager mit zunehmender politischer Bedeutung. Le Corbusier veröffentlichte 1943 die Charta von Athen, die auf der Abschlusserklärung der Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (1933) basierte. Sie kritisiert die immisionsreichen Wohnquartiere und das ungeordnete Wachstum der Städte mit besonderer Deutlichkeit: «Die Arbeitsstätten sind innerhalb des städtischen Komplexes nicht mehr rationell angeordnet (...). Früher lagen Wohnung und Werkstatt, durch enge und ständige Bande verbunden, nahe beieinander. Die unvermutete Ausbreitung des Maschinensystems hat diese Voraussetzungen der Harmonie zerbrochen; in weniger als einem Jahrhundert hat sie das Gesicht der Städte umgestaltet, die jahrhundertalten Traditionen des Handwerkertums zerschlagen. (...) Mitten in die Wohnviertel hineingesetzt, verbreiten Fabriken dort ihren Staub und ihren Lärm (...)» (Nr. 41). Sowie: «Aus dem Fehlen jeglichen Programms folgen: unkontrolliertes Wachstum der Städte, Mangel an Voraussicht, Bodenspekulation etc. Die Errichtung von Industriebetrieben ist dem Zufall überlassen und keiner Regel untergeordnet» (Nr. 44).

Die Diskussionen prägten die Arbeit von Architektur und Planung und führten zum Leitbild der «funktionalen Stadt» bzw. der «gegliederten und aufgelockerten Stadt». Die erwähnte Charta von Athen wird in der Literatur häufig als besonderer Wendepunkt der Stadtplanung ausgemacht. Sie kommt in ihrer Schlussfolgerung im dritten Teil unter anderem zu folgenden Lehrsätzen:

- Die Schlüssel des Städtebaus liegen in den vier Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Fortbewegung (Nr. 77).

- Stadtteile sind diesen Funktionen zuzuweisen, damit diese die günstigsten Voraussetzungen zu ihrer Entfaltung vorfinden (Nr. 78).
- Die Reform der Zoneneinteilung wird Ordnung in die Stadt bringen, indem sie die drei Schlüsselfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung mit der vierten Schlüsselfunktion Fortbewegung verbindet (Nrn. 81).

Wohl weniger berücksichtigt wurden zwei aus heutiger Sicht ebenso relevante Forderungen der Charta, nämlich

- die Nutzungen unter dem Gesichtspunkt der grössten Zeitersparnis zu regeln, das heisst: mit möglichst kurzen Wegen (Nr. 79), und
- im Innern der Stadt Orte für das «aufs engste mit der Stadt verbundene» Handwerk vorzusehen.



Abbildung 3: Modernes Wohnquartier in Meyrin, Foto von 1968 (ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com\_F68-12350.tif)

Die Selbstorganisation der Industrie, das Bedürfnis nach einer geordneten Siedlungsentwicklung und Massnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Arbeiterschaft waren demnach wichtige Treiber der Nutzungsentmischung in der Zeit der Moderne. Die Ausrichtung der Mobilität auf den motorisierten Individualverkehr war ein weiterer wichtiger Treiber: Erst das Aufkommen des Autos als erschwingliches Fortbewegungsmittel nach dem zweiten Weltkrieg und der Bau entsprechender Infrastrukturen ermöglichte es, die Distanz zwischen grossräumigen, getrennten Wohn- und Arbeitsnutzungen zu überwinden und den Wohn- und Arbeitsort flexibel auszuwählen. Verstärkende Faktoren waren dabei unter anderem die Bildung effizienter administrativer Systeme, die Entwicklung eines städtischen Bodenmarktes, der einsetzende Strukturwandel, die zunehmende Spezialisierung des Gewerbes und seine Verdrängung aus den Städten durch einkommensstärkere Dienstleistungsbetriebe und die zunehmende Individualisierung.

In der Schweiz beschränkten sich Städte und Kantone nach 1850 zunächst auf die Formulierung von Bauvorschriften zur Verbesserung der Wohnsicherheit und -hygiene. Erste Zonen, die Industrie- und Gewerbebetrieben vorbehalten waren, wurden in den 1920er- und 1930er-Jahren erlassen, allerdings ohne die gewerblichen Nutzungen in den bestehenden Quartieren einzuschränken. Die ersten kantonalrechtlichen Grundlagen für die Formulierung von Nutzungsvorschriften schuf 1941 der Kanton Waadt. Zur Ausdifferenzierung neuer Zonen und Institutionalisierung reiner Nutzungszonen beigetragen hat ausserdem die Rechtsprechung des Bundesgerichts: Dieses hielt die Kantone in den 1950er-Jahren dazu an, sämtliche zulässigen Nutzungszonen auf gesetzlicher Stufe zu definieren (vgl. BGE 74 I 154).

### 2.1.3 Die Zeit des Umdenkens

Bereits in den 1960er- und 1970er-Jahren wurde Kritik am Leitbild der funktionalen Stadt im Generellen und an der Nutzungstrennung im Spezifischen laut, häufig aus dem Bereich der Stadtsoziologie. Grossen Einfluss übten beispielsweise Jane Jacobs (*The Death and Life of Great American Cities*, 1961) und Alexander Mitscherlich (*Die Unwirtlichkeit unserer Städte*, 1965) aus. Weitere bedeutende Beiträge stammen von Jan Gehl (*Life Between Buildings: Using Public Space*, 1987) und feministische Wissenschaftlerinnen wie beispielsweise Kerstin Dörhöfer und Ulla Terlinden (*Verbaute Räume: Auswirkungen von Architektur und Stadtplanung auf das Leben von Frauen*, 1987). Der Literatur lassen sich zahlreiche Argumente entnehmen, die gegen monofunktionale Gebiete und grossräumige Nutzungstrennung sprechen:

- **Längere Wege:** Räumliche Trennung verlängert die Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort und erfordert viel Zeit für das Pendeln.
- **Wohnqualität und Umwelt:** Entlang der verlängerten Pendlerwege mindert der Mehrverkehr die Wohnqualität und beeinträchtigt die Umwelt durch erhöhte Emissionen wie Lärm, CO<sub>2</sub> und Feinstaub.
- **Infrastrukturen:** Der Pendelverkehr steigert den Bedarf an Verkehrsinfrastrukturen, deren Dimensionierung sich zudem an der einseitigen und zeitlich limitierten Belastung während den Spitzenzeiten ausrichtet.
- **Monotonie:** Eine belebende Verflechtung verschiedener Nutzungen ist in monofunktionalen Gebieten nicht möglich. In der Folge sind Arbeitsquartiere nach Feierabend verlassen, in Wohnquartieren fehlt tagsüber die Belebung im öffentlichen Raum. Die Monotonie wirkt sich negativ auf die tatsächliche und gefühlte Sicherheit aus, da sie das Gefühl von Verlassenheit verstärkt und die soziale Kontrolle verunmöglicht.
- **Benachteiligung von Frauen:** Die Positionierung wichtiger Nutzungen wie Schulen oder Supermärkte in grosser Distanz vom Wohnort erschwert die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Betroffen waren davon in dieser Zeit die traditionell für Haushalt und Kinder verantwortlichen Frauen. Die auf das Auto fokussierte Stadtgestaltung benachteiligte sie weiter, da sie seltener Zugang zu einem Fahrzeug hatten.
- **Sozialraum:** Die Bildung reiner Wohnquartiere führt zur Ausbildung sozialer Gruppen. Mit der daraus folgenden Fragmentierung der Gesellschaft nehmen soziale Beziehungen, Berührungspunkte zwischen unterschiedlichen sozialen Gruppen und die Identifikation mit der Stadt ab, Anonymität und Isolation nehmen zu.
- **Fehlende Flexibilität:** Der Bedarf von Grundeigentümerschaften an gemischten Nutzungen lässt sich mit reinen/monofunktionalen Nutzungszonen nicht erfüllen, was zu einer Unternutzung von Grundstücken führen kann.
- **Wirtschaftlichkeit:** Entmischte Quartiere bieten keine stabile Grundlage für Geschäfte, da verschiedene Nutzergruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen, Einkaufsverhalten usw. fehlen.
- **Strukturwandel:** Die ursprünglichen Gründe für die Trennung von Arbeit und Wohnen sind heute in vielen Fällen nicht mehr gegeben. Das Konfliktpotenzial zwischen Wohnen und Arbeiten hat markant abgenommen, eine Kombination ist häufig gut möglich.
- **«Naivität des Diktats»:** Das gut gemeinte, jedoch autoritäre Modell der funktionalen Stadt berücksichtigt die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht bzw. sieht keine partizipativen Planungselemente vor.

### 2.1.4 Die Stadt der kurzen Wege

Als Gegenkonzept zur funktionalen Stadt hat sich daher das Modell der «Stadt der kurzen Wege» bzw. der «kompakten Stadt» etabliert. Es ermöglicht die geregelte Überlagerung vielfältiger Aktivitäten aus allen Lebensbereichen und damit kurze Wege zwischen Nutzungen wie Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Freizeit in der näheren Wohnumgebung. Die Stadt der kurzen Wege bedingt eine genügend hohe Bevölkerungsdichte. Im Gegenzug verspricht sie – im Zusammenspiel mit städtebaulichen und architektonischen Qualitäten, einer multizentralen Struktur sowie einer guten sozialen Durchmischung – eine hohe Lebens- und Wohnqualität. In der Schweiz lassen sich Diskussionen zur Förderung einer besseren Nutzungsdurchmischung bis in die 1980er- und 90er-Jahre zurückverfolgen:

- R. Oswald und M. Eicher: Bauten mit Nutzungsmischung: Gestaltungsmöglichkeiten und Beispiele im Zusammenhang mit dem Wohnanteilplan der Stadt Zürich, 1979
- Strittmatter, Pierre und Gugger, Markus: Nutzungsdurchmischung statt Nutzungstrennung. Ansätze für ein Zonierungssystem zur räumlichen Durchmischung der Nutzungsarten, 1988.
- Röllin, Peter et al: Vom Nutzen der Durchmischung. Raumplanerische Beiträge zum Thema Nutzungsdurchmischung, Fachtagung Ingenieurschule Technikum Rapperswil, 1994.
- M. Koch: Die Planung vom Kopf auf die Füße stellen? disP ETH Zürich, 1996

Die Stadt der kurzen Wege ist seither eines der wichtigsten städtebaulichen Leitbilder und in die Planungsinstrumente diverser europäischer Städte eingeflossen. Im Jahr 2007 wurde sie im Rahmen eines informellen Ministertreffens in die Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt aufgenommen. 2012 hat sie auch ins Raumkonzept Schweiz Eingang gefunden: als Mobilitätsziel und Element der Strategie «Handlungsräume bilden und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden stärken».

## 2.2 Die 15-Minuten-Stadt

Das Modell der «15-Minuten-Stadt» besonders geprägt hat Carlos Moreno, Professor an der Universität Sorbonne. In seiner Definition geht es im Kern darum, dass die Stadt die sechs Grundbedürfnisse Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, medizinische Versorgung und Freizeitaktivitäten in einem kleinen Radius ermöglichen soll. Im Vordergrund steht nicht die strikte Einhaltung des Aktionsradius von 15 Minuten, sondern der grundsätzliche Anspruch auf einen nahegelegenen Zugang zu den entsprechenden Angeboten. In einem weiteren Sinn steht die 15-Minuten-Stadt für Aspekte wie die Stärkung des Lokalen, der Kreislaufwirtschaft, der nachbarschaftlichen Beziehungen und der lokalen Verbundenheit. Breite internationale Bekanntheit erzielte sie durch Anne Hidalgo, Bürgermeisterin von Paris, als sie im Wahljahr 2020 das Modell zur politischen Zielsetzung erklärte. Im Fokus der Pariser Strategie steht die multifunktionale Umnutzung bestehender Gebäude unter Berücksichtigung den folgenden drei Aspekte<sup>1</sup>:

- Die Schule als Quartier-Hauptstadt: Abseits des Unterrichts sollen die Schulen für die Öffentlichkeit zugänglich sein und Spiel, Sport und Kulturaktivitäten anbieten. Dazu werden die Schulhöfe aufgewertet und die Erschliessungsstrassen in Fussgängerzonen umgewandelt.
- Stärkung der Kultur: «Bühnen» sollen die Kunst ins Quartier bringen und im Vergleich zu den grossen Pariser Kulturinstitutionen einen niederschweligen Zugang erlauben.

<sup>1</sup> Paris, ville du quart d'heure, ou le pari de la proximité, Stadt Paris

- Partizipative Demokratie: Mit neu einzurichtenden «Bürgerkiosken» möchte die Stadt in jedem Quartier einen Ort anbieten, an dem man sich trifft, gegenseitig hilft und sowie Zugang zur Stadtverwaltung und zu Vereinen findet.

Die Zielbilder von Paris im Geist der 15-Minuten-Stadt umfassen unter anderem verkehrsberuhigte Strassen, in denen der öffentliche Raum vom Auto auf den Fuss- und Veloverkehr umverteilt wird, ergänzt durch Begrünungen, Freizeitanlagen, Gemeinschaftsräume und Nahversorgungsangebote.



Abbildung 4: Zielbild der Strassenraumgestaltung, Paris<sup>1</sup>

In den letzten Jahren haben die verstärkte Dezentralisierung der Arbeit während bzw. seit der COVID-Pandemie und die Orientierung am Fuss- und Veloverkehr als Beitrag zu Nettonull weiter zur Popularität der 15-Minuten-Stadt beigetragen.

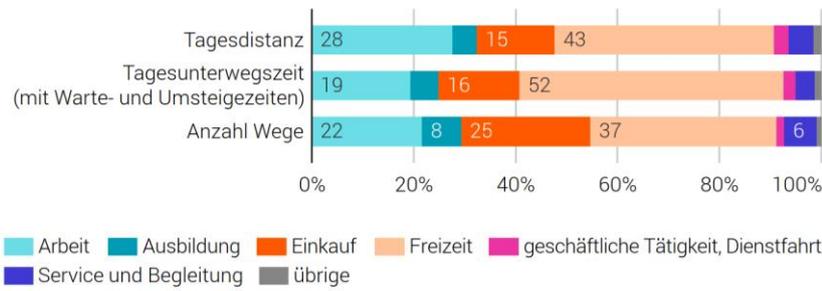
In der öffentlichen Diskussion lässt sich beobachten, dass die 15-Minuten-Stadt trotz oder gerade aufgrund des Fehlens einer abschliessenden Definition falsche Erwartungen weckt. Für die Formulierung von Handlungsempfehlungen sind aus diesem Grund zuerst die Chancen und Herausforderungen des Konzepts, aber auch seine Grenzen zu schärfen und an die Rahmenbedingungen in der Schweiz anzupassen. In diesem Rahmen bietet sich die Möglichkeit, sie nicht nur als städtebauliches Leitbild für Städte, sondern auch für Agglomerationen und Dörfer zu präzisieren.

Der 15-Minuten-Stadt ähnliche, teilweise ältere Modelle sind die 20-, 10- und 5-Minuten-Städte bzw. -Nachbarschaften oder -Quartiere. Sie unterscheiden sich vor allem durch den zugrundeliegenden Aktionsradius. Kernidee, Ziele, Herangehensweisen und Themen entsprechen im Wesentlichen jenen der Stadt der kurzen Wege, wie sie in den in den vorangehenden Kapiteln erläutert sind.

## 2.3 Chancen

### Vermeidung langer Wege

Ein gutes Angebot an Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sowie der alltäglichen Freizeitgestaltung in Fussdistanz ist Voraussetzung für die 15-Minuten-Stadt. Finden im Alltag Einkäufe, Besorgungen, Restaurantbesuche und Spaziergänge im Umkreis von 15 Minuten statt, ist damit bereits ein Grossteil der Mobilität abgedeckt. Gemäss der ARE-Studie MZMV (2023) machen allein die Wege zum Einkaufen und für die Freizeit zusammen bereits 58% der Tagesdistanzen und 62% der Anzahl Wege aus.



Basis: 55 018 Zielpersonen

Abbildung 5: Anteil der Mobilitätswerte im Inland (BFS/ARE MZMV 2023)

Auch die ARE-Studie «Dichte und Mobilitätsverhalten» zeigt, dass der Fussverkehrsanteil zunimmt, je besser und breiter das Nahversorgungsangebot (Restaurants, Post, Supermarkt etc.) im Umkreis von 300 Metern Luftliniendistanz ist. Die Analyse legt nahe, dass es in Siedlungsstrukturen mit einem guten Nahversorgungsangebot möglich ist, einen Grossteil der alltäglichen Wege zu Fuss zurückzulegen. Die Studie zeigt weiter, dass die Dichte und der Fussverkehrsanteil in hohem Masse korrelieren und die durchschnittlichen Wegdistanzen im dichten Umfeld kürzer sind. Dies betrifft auch die Länge der Freizeitwege im Inland. Aus Sicht der Verkehrsreduktion liegt hier das wichtigste konkrete Potenzial der 15-Minuten-Stadt.

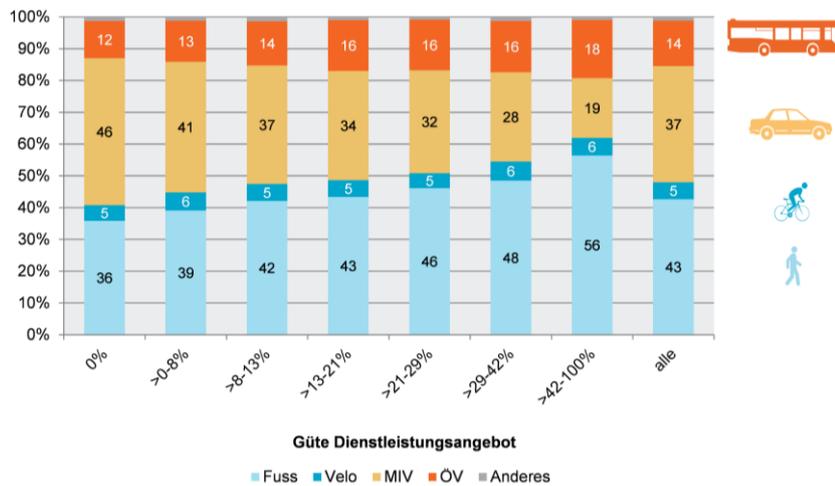


Abbildung 6: Modalsplit nach Anzahl Etappen im Inland 2015 nach Dienstleistungsangebotsdichte (ARE 2018)

### Lebensqualität und wirtschaftliches Potenzial

Weniger und kürzere Wege sparen Zeit, reduzieren die Abhängigkeit vom Auto wie auch dessen Emissionen von Lärm bis Luftverschmutzung. Damit können sie zu einer höheren Lebensqualität beitragen. Ein vielfältiges Angebot an Nutzungen steigert nicht nur die Erlebnisvielfalt, sondern belebt auch den öffentlichen Raum – mit positiven Effekten auf die Sicherheit und auf die Möglichkeiten zur sozialen Teilhabe. Sie bietet auch Chancen für die lokale Wirtschaft und eine ausgewogenere Auslastung von Infrastrukturen.

### Reduziertes Konfliktpotenzial Arbeiten-Wohnen

In den Wohnzonen sowie den Gewerbe- und Industriezonen erfolgt die raumplanerisch gewollte Entmischung u.a. aus Gründen des Lärmschutzes. Aufgrund des Strukturwandels sind störende Arbeitsnutzungen heute jedoch weitaus seltener als bei der Einführung der Zonenpläne. Die Beschäftigtenstatistik des Bundesamtes für Statistik und eine Einschätzung der Wohnverträglichkeit einzelner Wirtschaftsbranchen (vgl. Anhang 1) ermöglichen eine erste vorsichtige Einordnung: Von rund 4'271'000 Vollzeitäquivalenten betrafen in der Zeit der Erhebungen 2'527'000 eine Tätigkeit, bei der eine Vereinbarkeit mit der Wohnnutzung in den ES II und III anzunehmen ist. Dies entspricht einem Anteil von 59.2% (Jahr 2024). Im Jahr 1991 lag er noch bei 43.4%. Bei rund 1'721'000 bzw. 40.3% der Vollzeitäquivalenten können sich unter Umständen Konflikte mit einer Wohnnutzung in der ES III ergeben (z.B. Verkehr und Lagerei, verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe). Dank moderner Schutztechnologien, baulicher und gestalterischer Schutzmassnahmen sowie Schutzmassnahmen am Gebäude lässt sich das Konfliktpotenzial minimieren oder reduzieren. Wohnen und Arbeiten sind in diesen Fällen grundsätzlich vereinbar, die Situation ist fallweise zu beurteilen. Nur 23'000 bzw. 0.5% Vollzeitäquivalente betrafen 2024 eine Tätigkeit, die eine Lage in der Industriezone erfordert (z.B. Bergbau, Wasserversorgung).

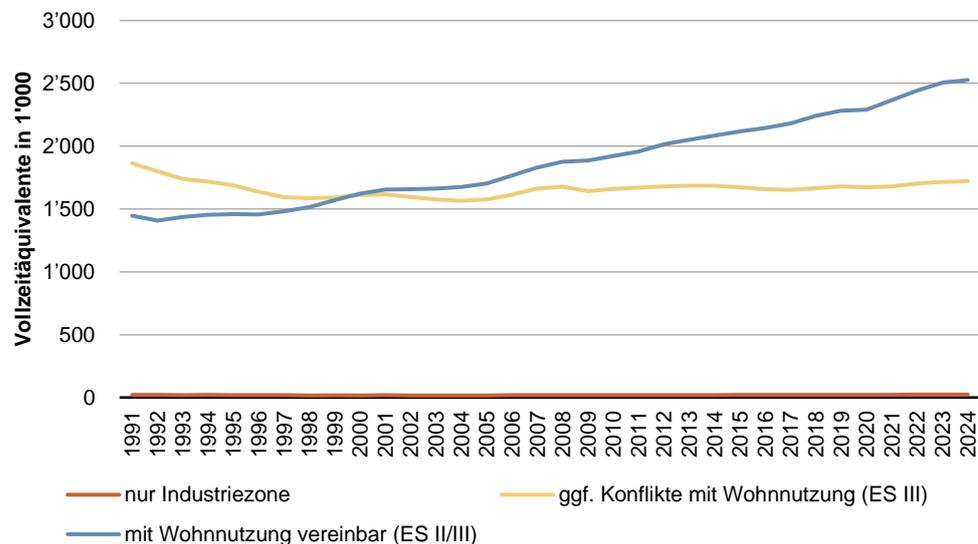


Abbildung 7: Beschäftigte in der Schweiz nach Wohnverträglichkeit ihrer Arbeitstätigkeit (Daten: Beschäftigungsstatistik BFS)

### Partizipation

Die Stadt der kurzen Wege setzte auf räumliche Nähe, die 15-Minuten-Stadt dagegen setzt auf zeitliche Nähe und quantifiziert die Distanz. Das macht die Idee zugänglicher und besser erklärbar: Planungslaien können die konkreten Auswirkungen des Modells auf ihren eigenen Alltag übertragen und reflektieren: Welche Grundbedürfnisse lassen sich innerhalb von 15 Minuten zu Fuss im eigenen Wohnquartier decken, welche nur durch längere Wege? So werden sie zu kompetenten Diskussionspartnern in raumplanerischen Fragestellungen, etwa bei der Erarbeitung von räumlichen Leitbildern, Nutzungsplanungsrevisionen oder Sondernutzungsplanungen.

## 2.4 Grenzen des Modells

### Spezialisierung bedingt lange Wege

Hochspezialisierte, spezifische Nutzungen mit geringerer Nachfrage führen zu hohen Standortansprüchen. Das kann die Nähe zu besonderen Infrastrukturen (z.B. Flughafen, Bahnhof, Hochschulen) betreffen, aber auch Einzugsgebiete und Absatzmöglichkeiten, Distanz zu Kooperationspartnern oder zur Konkurrenz, das Standortimage, oder den Steuerfuss. Diese Standortanforderungen lassen sich nicht in allen Quartieren erfüllen. Daher sind gewisse längere Wege auch in der 15-Minuten-Stadt nicht zu vermeiden.

	Unspezifische Nutzungen	Spezifische Nutzungen
<b>Arbeit</b>	z.B. Lebensmittelgeschäft, Coiffeur, Blumenladen, Sanitär	z.B. Hochzeitsmode, Forschung, Reisebüro, Schokoladenmanufaktur
<b>Bildung</b>	z.B. Tagesstätten, Kindergarten	z.B. Hochschulen, Kantonsschulen
<b>Gesundheit</b>	z.B. Apotheke	z.B. Kinderarzt, Augenarzt
<b>Kultur</b>	z.B. Bibliothek, Ludothek	z.B. Theater, Kino
<b>Erholung</b>	z.B. Spielplatz, Quartiertreffpunkt	z.B. Freibad, Kletterhalle, Tennisplatz

Tabelle 1: Spezialisierungsgrad unterschiedlicher Nutzungen

Dasselbe gilt für Berufsfelder und Ausbildungen: Je spezialisierter sie sind, desto geringer ist die Chance, diese Angebote in der nahen Wohnumgebung zu finden. Gemeinsam machen sie rund 35% der Tagesdistanz und 30% der Anzahl Wege aus (siehe Kapitel 2.3 Chancen). Eine Chance bieten hier allerdings die beliebter werdenden Möglichkeiten des mobilen Arbeitens im Homeoffice oder in der Umgebung des Wohnortes<sup>2</sup>. So zeigt die «FlexWork Survey 2022» der FHNW<sup>3</sup>, dass für 41% der rund 2'000 befragten Beschäftigten die Möglichkeit des mobilen Arbeitens «sehr wichtig» und «absolut wichtig» bei der Wahl des Arbeitgebers war. Für rund 49% der Befragten bestand bereits die Möglichkeit, mindestens «des Öfteren» mobil zu arbeiten.

### Wahl des Wohnorts und der Arbeitsstelle

Für wenig spezialisierte, unspezifische Nutzungen mit flächendeckender Nachfrage bestehen grundsätzlich gute Chancen, sie in der 15-Minuten-Stadt unterzubringen. Allerdings ist auch hier von einer Bereitschaft für längere Wege auszugehen, da Arbeitsstelle und Wohnort nicht nur aufgrund ihrer Distanz zueinander ausgewählt werden:

- Eine Befragung von über 2'500 Personen im Alter von 18 bis 40 Jahren durch Ernst & Young im Jahr 2022 zeigt beispielsweise, dass rund 40% der Befragten die aktuelle Arbeitsstelle zwar aufgrund ihres Standortes gewählt haben. Wichtigere Kriterien waren allerdings das Arbeitsklima, das Gehalt und die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben. Als ebenso wichtig wie der Arbeitsort wurden die konkreten Aufgabenfelder<sup>4</sup> genannt.
- Im Immo-Barometer von Wüest Partner haben 82.2% der 1'000 befragten Haushalten in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz die Nähe zur Arbeitsstelle als «ausschlaggebend» bzw. «von Bedeutung» bei der Wahl ihres Wohnortes beurteilt. Wichtiger waren allerdings die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten, die Nähe zu öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der Umgebungslärm<sup>5</sup>. Die Befragung zeigt auch, dass eine Veränderung der Lebenssituation mit 75% und die Mietkosten mit 65.2% wichtige Gründe für die Suche nach einer neuen

<sup>2</sup> Vgl. «Wie Remote Work beeinflusst, wo und wie wir in Zukunft wohnen» vom Bundesamt für Wohnungswesen

<sup>3</sup> FlexWork Survey 2022 der Fachhochschule Nordwestschweiz

<sup>4</sup> Karrierewege Millennials 2022, Studie Ernst & Young

<sup>5</sup> Schweizer Wohnzufriedenheit: Trends und Einflussfaktoren im Fokus, Wüest Partner

Wohnung waren. Berufliche Gründe waren mit rund 57% gleich ausschlaggebend wie die generelle Unzufriedenheit mit der Wohnung bzw. Wohnungsgrösse<sup>6</sup>.

- Auch in der Umzugsstudie 2023 der Schweizerischen Post<sup>7</sup> spielte die Veränderung der Arbeitssituation bei den rund 1'000 befragten Personen mit 13% eine geringe Rolle, während die Änderung der familiären Situation, die Verbesserung des Wohnumfelds und der veränderte Platzbedarf mit 23% bis 38% als wichtigere Gründe genannt wurden.

## 2.5 Herausforderungen in der Umsetzung

### Modelle bedingen ortsspezifische Anpassungen

Die 15-Minuten-Stadt ist als Leitbild zeit- und ortlos und weniger prozessorientiert als vielmehr ergebnisorientiert. Analog zur Siedlungsentwicklung nach innen existiert für ihre Umsetzung keine allgemeingültige und rein quantitativ messbare Lösung:

- Die vor Ort anzutreffenden räumlichen Rahmenbedingungen erlauben nur selten die Umsetzung der 15-Minuten-Stadt in ihrer Reinform. Gründe hierfür können Vorgaben zur Einpassung ins Orts- und Landschaftsbild, begrenzte Verkehrskapazitäten, politische (Vor-)Entscheidungen, Interessen der Bevölkerung und gewachsene Eigentumsstrukturen sein, aber auch die (teilweise) Umsetzung früherer städtebaulicher Leitbilder und Planungstheorien.
- Topografie, Erschliessung, die Nähe zu wichtigen Infrastrukturen, Geschichte und Identität sowie zahlreiche weitere Aspekte führen zu unterschiedlichen Quartieren mit spezifischen Stärken, Schwächen, Chancen und Herausforderungen für ihre weitere Entwicklung.
- Die Lieblingspizzeria, die besondere Ausstellung im Völkerkundemuseum, die blühende Magnolie im Park, die Eintrittsvorlesungen an der Universität: Eine Stadt zeichnet sich durch Vielfalt und Abwechslung aus und ist mehr als die Summe ihrer Quartiere. Wird sie in autonome Nachbarschaften aufgeteilt, wird ihr gesamtheitlicher Charakter unter Umständen zu wenig berücksichtigt.
- Das Beispiel Paris zeigt, dass die Interpretation der 15-Minuten-Stadt nicht nur mit Raum- und Verkehrsplanung zu tun hat (z.B. Ermöglichung nutzungsgemischter Gebäude, Umverteilung des Strassenraums zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs), sondern auch gesellschaftliche Ansprüche und politische Zielsetzungen hoch gewichtet (z.B. Zugänglichkeit von Dienstleistungen der Stadtverwaltung, Förderung kultureller Angebote).
- Die Wechselwirkungen von Siedlung und Verkehr gelten auch im Kontext der 15-Minuten-Stadt. Veränderungen des Verkehrsangebots können Bewegungsraum und Verkehrsmittelwahl stark verändern. Werden Lösungen zur Umsetzung einer realistischen 15-Minuten-Stadt entwickelt, muss der Handlungsspielraum der Mobilität zwingend mitgedacht werden.

Um den Rahmenbedingungen vor Ort, der räumlichen Vielfalt und auch qualitativen und gesellschaftlichen Ansprüchen gerecht zu werden, sind für die Umsetzung der 15-Minuten-Stadt massgeschneiderte Lösungen erforderlich. Nicht zielführend sind generische, reproduzierbare Lösungen sowie einseitige Lösungen, die auf einzelne Aspekte (z.B. Einwohnenden- und Beschäftigtendichten) fokussieren.

<sup>6</sup> Immo-Barometer 2023: Umzugswunsch wächst, Schweizerischer Verband der Immobilienwirtschaft

<sup>7</sup> So zieht die Schweiz um, Umzugsstudie 2023, Post CH AG

### **Agglomerationen und Dörfer der kurzen Wege?**

Die Konzepte der 15-Minuten-Stadt und der Stadt der kurzen Wege richten sich traditionell an den urbanen Raum. Um sie flächendeckend umzusetzen, bedarf es einer Weiterentwicklung und einer differenzierten Anpassung an die spezifischen Anforderungen von Agglomerationen und ländlichen Gemeinden. Gerade in diesen Gebieten müssen Ansätze gefunden werden, die die besonderen Herausforderungen wie grössere Distanzen, geringere Dichte und andere Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen. Die Grundidee bleibt unverändert: Ein besseres Zusammenspiel von Lebensbereichen und eine nachhaltigere Organisation von Räumen können auch ausserhalb des urbanen Kontexts dazu beitragen, Lebensqualität zu steigern und lange Wege zu vermeiden.

### **Öffentlicher Verkehr**

Die Rolle des öffentlichen Verkehrs in der 15-Minuten-Stadt ist unklar. Je nach Definition bzw. Publikation wird er als Bestandteil ausgewiesen oder ausgeschlossen. Auch Carlos Morenos 2024 erschiene Publikation ist diesbezüglich ambivalent. Grundsätzlich sind der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr aufgrund starker Wechselbeziehungen gemeinsam zu betrachten: Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bringen die notwendige Fussgängermengen, damit nutzungsdurchmischte Gebiete funktionieren. Zugleich sind sie eine Voraussetzung, um für die Erfüllung der Grundbedürfnisse auf das Auto zu verzichten. Damit würden die Bahnhofsquartiere von Pratteln, Gümligen und Schlieren theoretisch zu den 15-Minuten-Städten Basel, Bern und Zürich gehören. Auf der anderen Seite ist der Aktionsradius von 15 Minuten nur schwer mit dem öffentlichen Verkehr vereinbar: Fünf Minuten Fusswegdistanz vom Startpunkt zur Haltestelle, fünf Minuten Fahrzeit und fünf Minuten Fusswegdistanz von der Haltestelle zum Zielpunkt stellen das untere Limit des Möglichen bzw. Sinnvollen dar.

### **Kosten und Gentrifizierung**

In der Literatur wird häufig auf die Kosten von Aufwertungsmassnahmen zugunsten der 15-Minuten-Stadt hingewiesen. Projekte wie «Brings uf d'Strass!» der Stadt Zürich oder «Piazze Aperte» der Stadt Mailand beweisen allerdings, dass auch mit geringen finanziellen Mitteln eine grosse Wirkung erreicht werden kann. Eine weitere negative Folge kann die Verdrängung einkommensschwächerer Bevölkerungsschichten darstellen, wenn sich infolge von Aufwertungsmassnahmen das Quartierimage verbessert und die Mietpreise aufgrund steigender Wohnraumnachfrage steigen.

---

## 3 Quartiere der kurzen Wege

### **Per Datenmodell zu den guten Beispielen**

*Wie viele wegweisende Ideen ist auch jene der 15-Minuten-Stadt die Vision eines Idealzustands. Das heisst: Die Realität sieht gerade in der Siedlungsentwicklung, wo sich die Ideale ganz unterschiedlicher Zeiten gleichzeitig im Städtebau spiegeln, meist anders aus. Gute Beispiele – nicht der 15-Minuten-Stadt als Ganzes, wohl aber einzelner Quartiere der kurzen Wege – existieren an vielen Orten der Schweiz und beweisen im Alltag ihre Qualitäten. Ihre Zonierung, die Mischzone, hat es dennoch schwer: Sie ist nach wie vor die Ausnahme in den Nutzungsplanungen.*

*Um Wege zu finden, das zu ändern, rollt die vorliegende Studie das Vorgehen gleichsam von hinten auf: Sie geht nicht vom Idealzustand aus und sucht Wege dorthin. Sie geht vielmehr von der Realität aus und sucht darin Ansatzpunkte, um dem Idealzustand näherzukommen. Kapitel 3 zeigt auf, wo in der Schweiz Quartiere zu finden sind, in denen alles Wichtige in 15 Minuten zu Fuss erreichbar ist. Die Analyse geht der Frage auf den Grund, was diese Gebiete ausmacht und wo sie zu finden sind. Dabei kommt ein digitales Datenmodell zum Einsatz, das es ermöglicht, die Situation in der ganzen Schweiz detailliert zu erfassen und auszuwerten.*

### **3.1 Untersuchungsmethodik**

Wie in Kapitel 2 hergeleitet, liegt eine grosse Chance der 15-Minuten-Stadt in der Verkehrsreduktion durch ein gutes Versorgungsangebot im nahen Wohnumfeld. Hingegen sind die Arbeits- und Ausbildungswege nur bedingt beeinflussbar. Aus diesem Grund fokussiert die vorliegende Studie auf Quartiere, die sich heute durch ein gutes Versorgungsangebot auszeichnen. Deren Siedlungs- und Verkehrsmerkmale (z.B. Mobilitätsverhalten, Einwohnenden- und Beschäftigtendichte) sowie Nutzungsplanungen dienen als Basis und Orientierung für die Formulierung von raumplanerischen Empfehlungen. Diese Herangehensweise hat den Vorteil, dass von realen Verhältnissen ausgegangen wird und komplexe räumliche Beziehungen berücksichtigt werden.

Die vorliegende Studie baut auf einem grossen Fundus an Daten und auf einem digitalen Auswertungsmodell auf, das Metron in einem anderen Projekt erarbeitet hat: Im Rahmen eines Forschungsprojekts für das Bundesamt für Strassen entwickelte Metron 2020 bis 2022 eine GIS-basierte Methodik zur digitalen Modellierung des Fussverkehrs. Daraus lassen sich für das gesamte Siedlungsgebiet der Schweiz flächendeckende Fussverkehrsbelastungspläne erstellen. Dieses Auswertungsmodell wurde nun spezifisch vor die vorliegende Fragestellung adaptiert.

Das adaptierte Modell ermöglicht es, für alle Gebäude mit Wohnnutzung oder mit Beschäftigten in der Schweiz parzellengenau zu ermitteln, welche Ziele in Fussdistanz erreichbar sind. Als Ziele berücksichtigt wurden dabei die alltagsrelevanten Nutzungen der Nahversorgung. So wurde nicht nur flächendeckend für die ganze Schweiz eruiert, wo am Wohn- oder Arbeitsort ein Nahversorgungsangebot in Fussdistanz<sup>8</sup> (ca. 15 bis 20 Minuten) verfügbar ist. Je nach Erreichbarkeit eines bestimmten Spektrums an Nahversorgungsangeboten lässt sich auch jeder Standort einer von vier Qualitätsstufen zuteilen.

<sup>8</sup> Bis zu einer Routingdistanz von 1500 Meter unter Berücksichtigung der Topografie (Leistungsdistanz) wurden für jedes Gebäude die erreichbaren Ziele (fussverkehrsrelevante NOGA-Branchen) berechnet. Nicht berücksichtigt wurden die Ziele religiöse Einrichtungen, Naherholung sowie ÖV-Haltestellen

Anzahl erreichbare Ziele pro Zielkategorie	Qualitätsstufe 1 sehr gutes Angebot	Qualitätsstufe 2 gutes Angebot	Qualitätsstufe 3 Grundangebot	Qualitätsstufe 4 minimales Angebot
Ausbildung bis Sekundarstufe I	>0	>0	>0	>0
Grosser Detailhandel (mind. 400 m2)	>6	>1	>0	--
Übriger Detailhandel des täglichen Bedarfs	>20	>10	>0	>0
Übriger Detailhandel des langfristigen Bedarfs	>20	>10	>0	--
Dienstleistungen (u.a. Post, Bank, Arztpraxen, Coiffeur, Kita)	>20	>10	>0	>0
Kultur/Freizeitanlagen	>10	>5	>0	--
Gastronomie	>20	>10	>0	>0
Gesundheit/Fitness/Wellness	>6	>3	>0	--

Tabelle 2: Anzahl erreichbare Ziele nach Qualitätsstufen der Nahversorgung

### 3.2 Räumliche Verteilung der Quartiere mit kurzen Wegen

Wie erwartet zeigt die Anwendung der Modellierung, dass das beste Versorgungsangebot (Qualitätsstufen 1/2) hauptsächlich im urbanen Raum anzutreffen ist. In der Kategorie «Raum mit städtischem Charakter» (gemäss Bundesamt für Statistik) weist etwas mehr als die Hälfte der Agglomerationskerngemeinden (Kernstadt) Gebiete in der Qualitätsstufe 1 auf. 43% werden der Qualitätsstufe 2 zugewiesen. Auffallend ist das grosse Gefälle zu den Haupt- und Nebenkernen: Hier erreichen nur 8 bis 14% die Qualitätsstufe 1, während mit 37% bis 39% ein ähnlicher Anteil die Qualitätsstufe 2 erreicht. Zwischen den Agglomerationsgürtelgemeinden, mehrfach orientierten Gemeinden und ländlichen Gemeinden ohne städtischen Charakter ist das Versorgungsangebot vergleichbar: Rund die Hälfte liegt in der Qualitätsstufe 4 (minimales Angebot), etwas mehr als ein Drittel befindet sich ausserhalb der definierten Qualitätsstufen. Kerngemeinden ausserhalb von Agglomerationen sind wiederum vergleichbar mit Neben- und Hauptkernen von Agglomerationskerngemeinden.

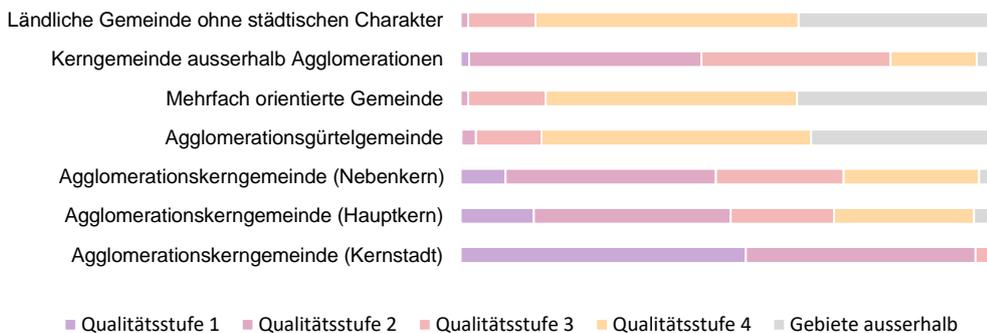


Abbildung 8: Qualitätsstufen in der Kategorie «Raum mit städtischem Charakter»

Die räumlich-konkrete Betrachtung bestätigt dieses Muster. Sie erlaubt zudem je nach verwendetem Massstab zusätzliche Rückschlüsse, wie nachfolgend am Beispiel von drei Karten erläutert wird:

Am Beispiel Luzern wird die detaillierte Betrachtung mit Fokus auf die Stadt selbst aufgezeigt. Das Modell zeigt hier: In Luzern gehören die Innenstadt und Teile des angrenzenden Stadtkreises Rechtes Reussufer zur Qualitätsstufe 1. Der Stadtkreis linke Seeseite sowie grosse Teile der Nachbargemeinden Emmen, Horw und Kriens sind der Qualitätsstufe 2 zugewiesen, die an den Siedlungsrändern in die Qualitätsstufe 3 übergeht. Die Horwer Halbinsel, Teile des Luzerner Quartiers Oberseeburg/Rebstock, der

Krienser Quartiere Obersteinhof/Dattenberg und Obernau sowie grössere Gebiete von Adligenswil und Meggen liegen ausserhalb der Qualitätsstufen. Ähnliche Bilder zeigen sich in anderen grossen Städten.

- Qualitätsstufe 1**  
sehr gutes Angebot
- Qualitätsstufe 2**  
gutes Angebot
- Qualitätsstufe 3**  
Grundangebot
- Qualitätsstufe 4**  
minimales Angebot

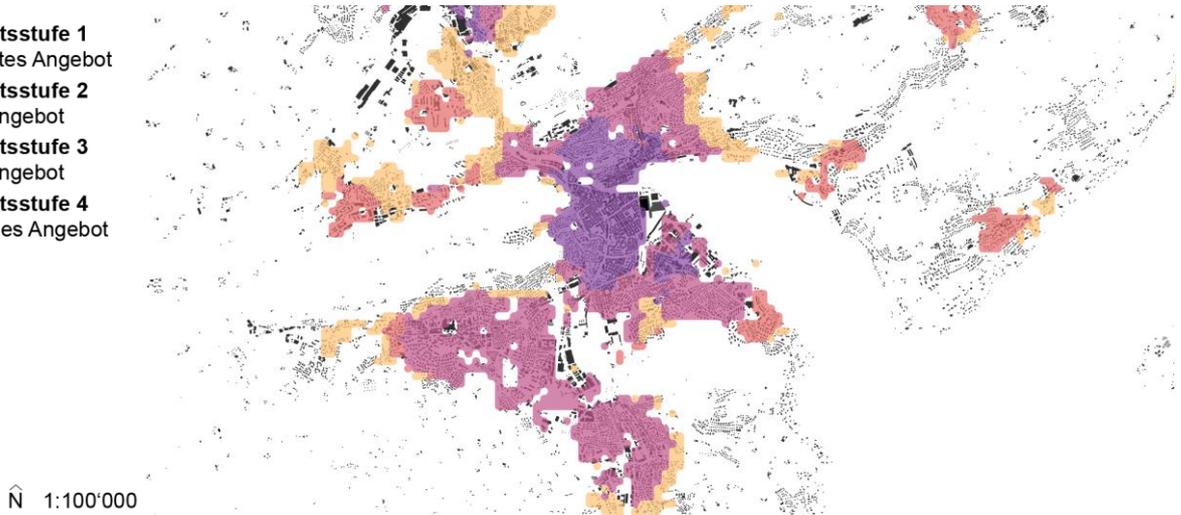


Abbildung 9: Ergebnisse Stadt Luzern. Hintergrund: Gebäude VECTOR25

Am Beispiel des Raums Basel wird die etwas weitere Betrachtung von Stadt und Agglomeration bzw. funktionalen Räumen aufgezeigt. Hier ist auf dem eigentlichen Stadtgebiet Basels ein ähnliches Muster wie in Luzern zu erkennen. Die Agglomerationsgemeinden bilden mit den Qualitätsstufen 1 bis 3 das räumliche Muster einer «Perlenkette» entlang des Hauptstrassen- und Bahnnetzes. Sie sind hinsichtlich der räumlichen Verteilung der Qualitätsstufen sehr heterogen: Grosse Teile von Muttenz und Reinach liegen in der Qualitätsstufe 2, hingegen kommt sie in Arlesheim und Münchenstein nur begrenzt vor. In Pratteln fällt die Konzentration der Qualitätsstufe 3 im Osten und West der Gemeinde auf.

- Qualitätsstufe 1**  
sehr gutes Angebot
- Qualitätsstufe 2**  
gutes Angebot
- Qualitätsstufe 3**  
Grundangebot
- Qualitätsstufe 4**  
minimales Angebot

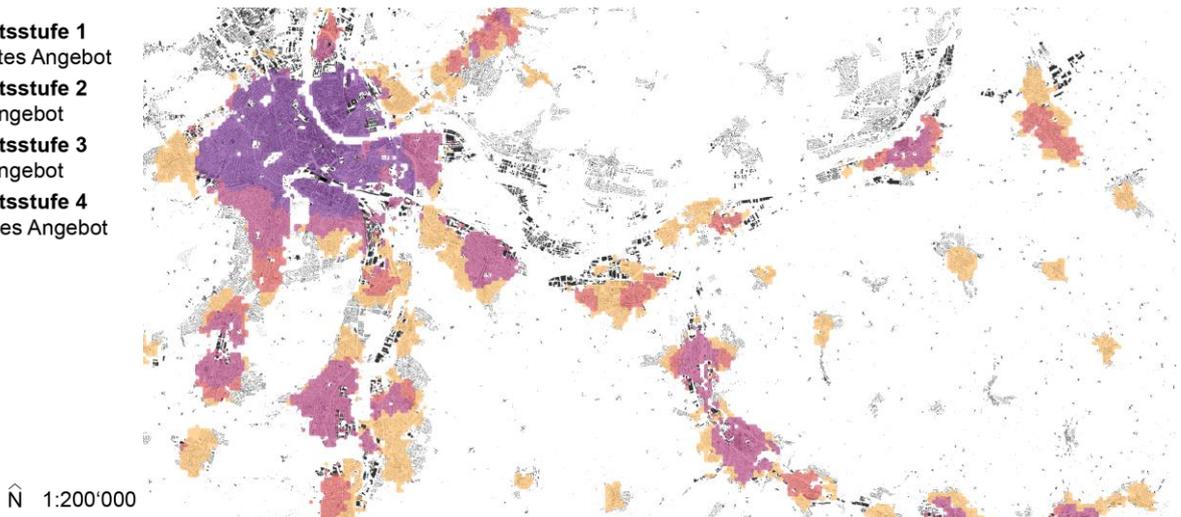


Abbildung 10: Ergebnisse Raum Basel. Hintergrund: Gebäude VECTOR25

Zoomt man in der Betrachtung noch weiter heraus, wie hier am Beispiel Raum Zürich zu sehen, so ist zu erkennen, dass Gemeinden wie beispielsweise Affoltern am Albis, Bülach und Wohlen in ihren Zentren bzw. mindestens in einzelnen Quartieren die Qualitätsstufe 1 erreichen. Gleiches gilt für Gemeinden wie Ascona, Bulle, La Chaux-de-

Fonds, Locarno, Martigny, Weinfelden oder Wohlen. Hinsichtlich der Versorgungsqualität lässt sich somit feststellen, dass sich die höchste der definierten Stufen nicht nur auf Städte und Agglomerationen beschränkt, sondern durchaus auch in mittelgrossen Gemeinden und Städten sowie Regionalzentren erreicht werden kann.

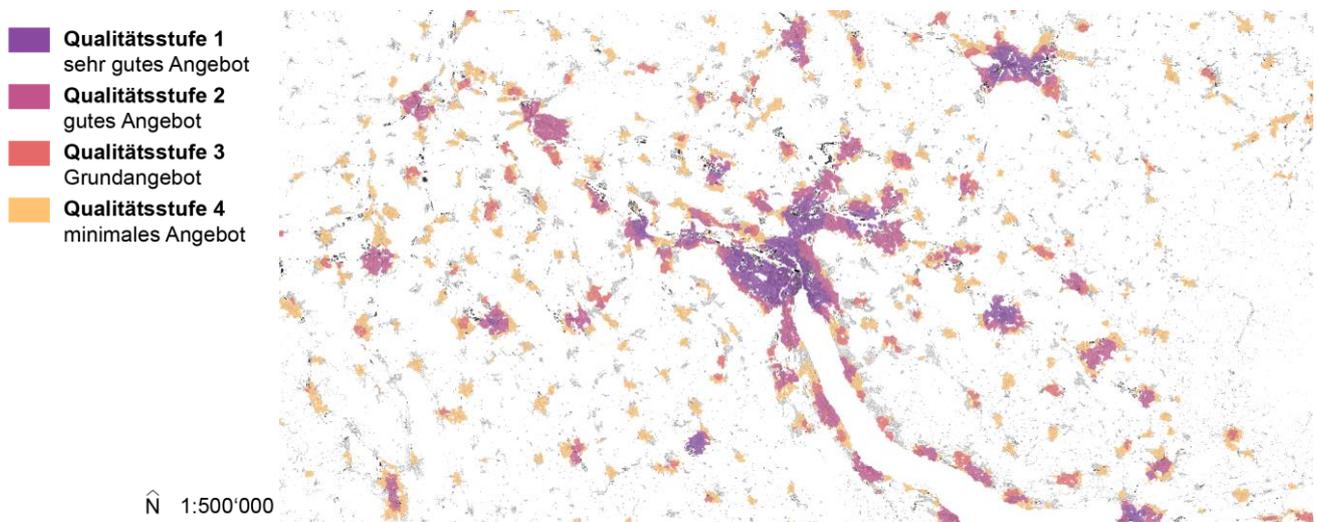


Abbildung 11: Ergebnisse Raum Zürich. Hintergrund: Gebäude VECTOR25

### 3.3 Anteil Bevölkerung und Arbeitsplätze in den Qualitätsstufen

Je nachdem, wie hoch die Messlatte zum Umfang des Nahversorgungsangebots gelegt wird, zeigt sich, dass heute rund 980'000 bis 5.4 Mio. Menschen bzw. 12% bis 63% der Bevölkerung (basierend auf den Bevölkerungszahlen von 2019) in Räumen der Qualitätsstufen 1 bis 4 und somit in Siedlungsstrukturen leben, die es erlauben, einen gewissen Anteil der alltäglichen Bedürfnisse zu Fuss innerhalb von 15 bis 20 Minuten abzudecken. Mehr als ein Drittel der Bevölkerung lebt in Räumen, welche ausserhalb der definierten Qualitätsstufen liegen.

Die Arbeitsplätze (Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten) liegen etwa hälftig innerhalb bzw. ausserhalb der Räume der Qualitätsstufen 1 bis 4. Mit 17% und 16% ist der Anteil der Qualitätsstufen 1 und 2 etwa gleich gross, gefolgt von der Qualitätsstufe 4 mit 13% und einem kleinen Anteil von 5% in der Qualitätsstufe 3.

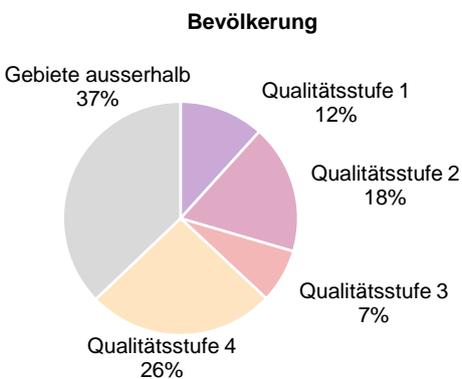


Abbildung 12: Bevölkerung nach Qualitätsstufe

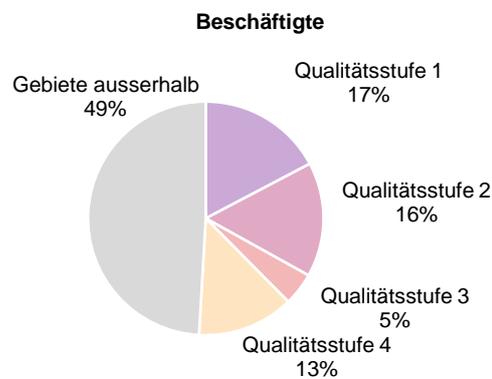


Abbildung 13: Arbeitsplätze nach Qualitätsstufe

Gebiete der Qualitätsstufe 1 zeichnen sich mit 0.75 Arbeitsplätzen pro Einwohnende durch einen hohen Anteil an Arbeitsplätzen aus, der bis zur Qualitätsstufe 4 kontinuierlich auf 0.26 Arbeitsplätze pro Einwohnende sinkt.

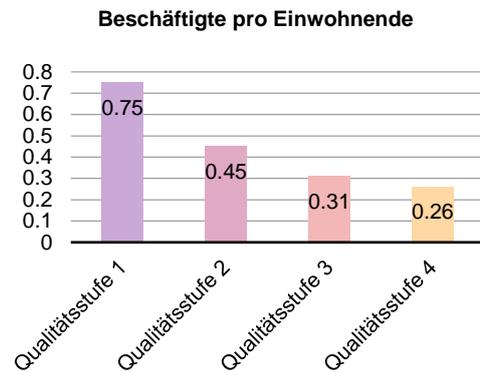


Abbildung 14: Beschäftigte pro Einwohnende nach Qualitätsstufen

### 3.4 Versorgungsqualität und Nutzungsdichte

Die Gebiete mit Qualitätsstufe 1 erreichen eine mittlere Nutzungsdichte von 187 Einwohnenden und Beschäftigten pro ha, in der Qualitätsstufe 2 sinkt der Wert auf rund die Hälfte. Die Qualitätsstufen 3 und 4 folgen mit 66 respektive 46 Raumnutzenden pro ha.

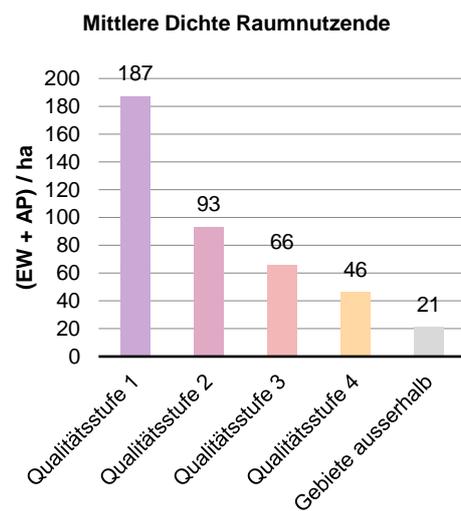


Abbildung 15: Nutzungsdichte nach Qualitätsstufen

Die Korrelation zwischen Dichte und Versorgung ist mit dieser Auswertung grundsätzlich belegbar. Zu berücksichtigen gilt es jedoch, dass die Dichte innerhalb der Qualitätsstufen stark variiert. Darin zeigt sich die Komplexität in der Definition von 15-Minuten-Quartieren. Denn hierzu können auch Quartiere mit tiefer Dichte gehören, sofern die umgebenden Quartiere die entsprechenden Versorgungsangebote bereitstellen.

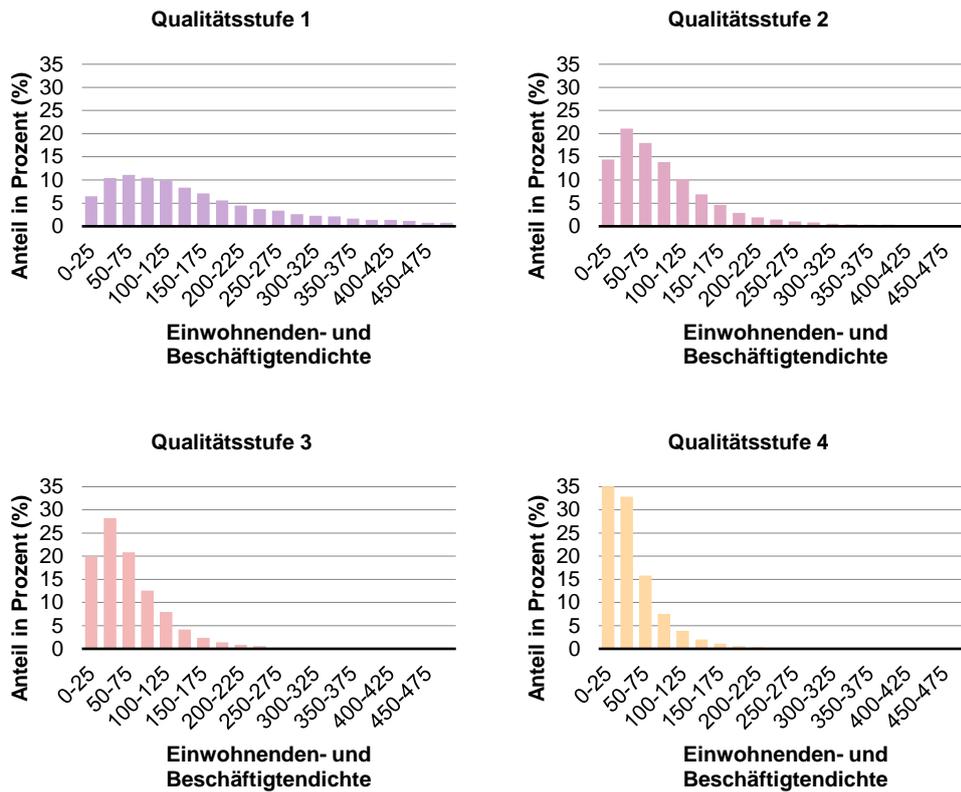


Abbildung 16: Verteilung der Nutzungsdichte nach Qualitätsstufe

### 3.5 Versorgungsqualität und Mobilitätsverhalten

Um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung innerhalb der definierten Qualitätsstufen zu ermitteln, wurden die Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)<sup>9</sup> aus dem Jahr 2015 verwendet. Die Auswertung zeigt die Auswirkungen des Versorgungsangebots auf die Mobilität auf: Der Anteil des MIV an der Anzahl Etappen beträgt in der Qualitätsstufe 1 rund 17%, derjenige des Fussverkehrs liegt mit 54% wesentlich höher. Mit abnehmendem Versorgungsangebot sinkt der Anteil des Fussverkehrs auf 35% und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 20% auf 12%, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf 48% steigt.

<sup>9</sup> Der MZMV umfasst die Befragung von rund 55'000 zufällig ausgewählten Personen.

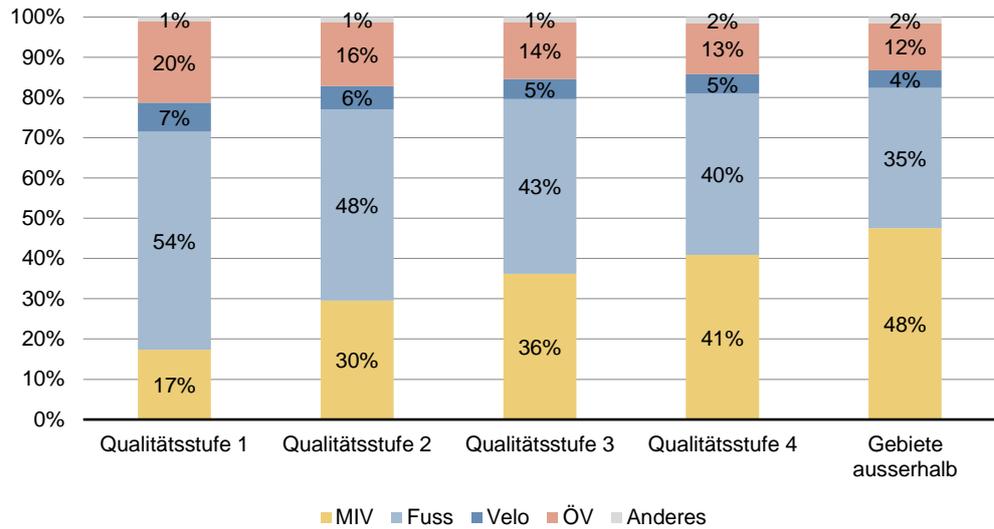


Abbildung 17: Modalsplit Verwendung verschiedener Verkehrsmittel nach Qualitätsstufen der Nahversorgung (Anzahl Etappen im Inland)

Bei Betrachtung der Etappendistanz zeigt sich grundsätzlich ein ähnliches Muster von der Qualitätsstufe 1 bis 3. Auffallend ist allerdings, dass sich der Modalsplit ab der Qualitätsstufe 3 nur geringfügig verändert und bei einem MIV-Anteil von rund 70% verbleibt. Keinen grösseren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten scheinen die Unterschiede im Versorgungsangebot (z.B. mit Sekundarstufe, Detailhandel, Gastronomie) zu haben. Dies deutet darauf hin, dass im Versorgungsangebot für massgebliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten Schwellenwerte zu berücksichtigen sind.

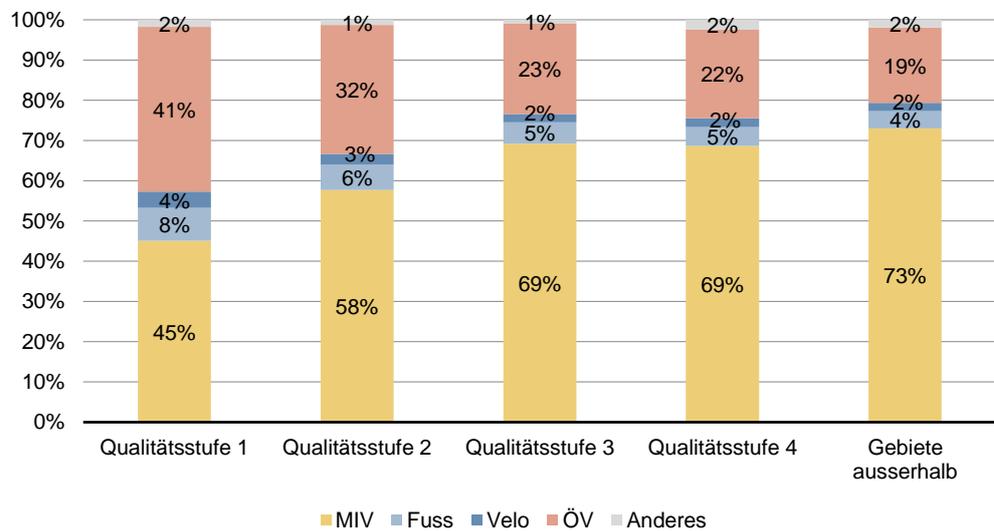


Abbildung 18: Modalsplit nach Qualitätsstufen der Nahversorgung (Etappendistanz im Inland)

Die feinere Aufschlüsselung des Mobilitätsverhaltens nach Verkehrszweck zeigt ein ähnliches Bild. Der Verkehrszweck «Ausbildung» fällt aus dem Muster mit nur geringen Verschiebungen im Modalsplit zwischen den Qualitätsstufen, was allerdings mit dem hohen Anteil an Schülerinnen und Schülern in der Befragung erklärbar ist.

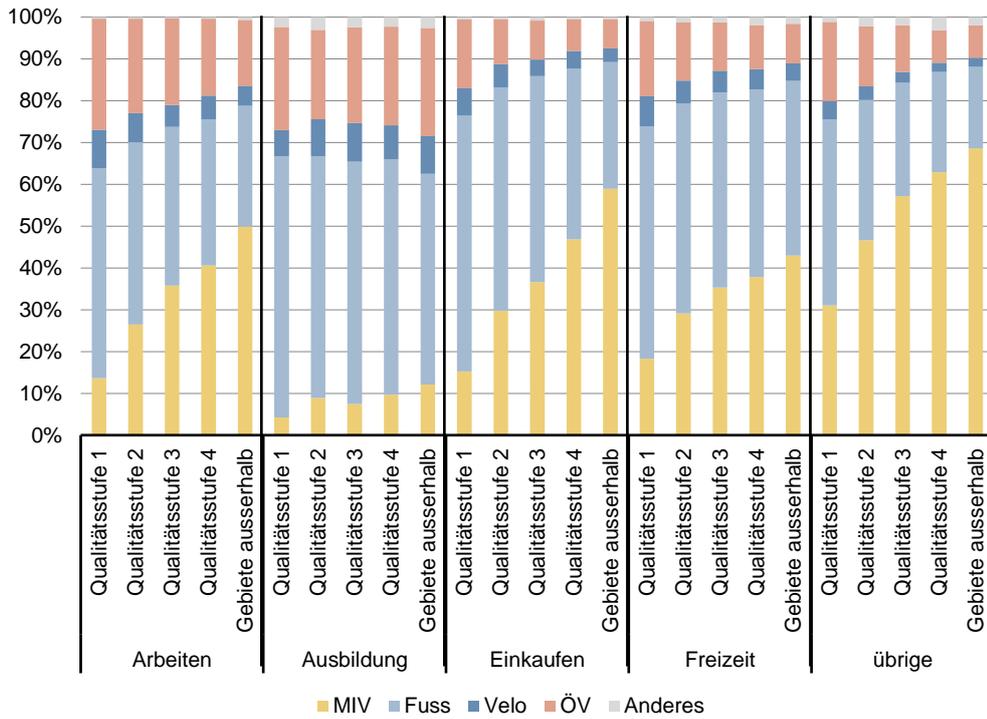


Abbildung 19: Modalsplit nach Qualitätsstufen der Nahversorgung und Verkehrszweck (Anzahl Etappen im Inland)

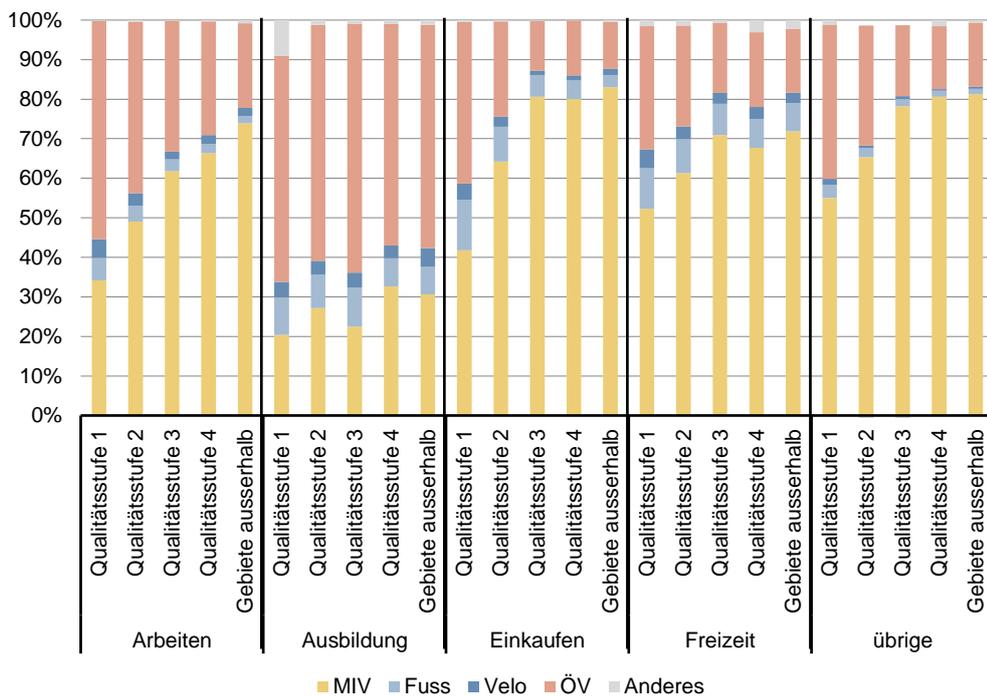


Abbildung 20: Modalsplit nach Qualitätsstufen der Nahversorgung und Verkehrszweck (Etappendistanz im Inland)

### 3.6 Versorgungsqualität und Nutzungsplanung

Das GIS-Modell wurde mit der Nutzungsplanung überlagert, um den Vergleich zwischen Qualitätsstufen der Versorgung mit der Zonierung am entsprechenden Ort zu ermöglichen. Die Auswertung zeigt hinsichtlich der Ausscheidung von gemischten Zonen deutliche Unterschiede in der Planungspraxis auf: Städte wie beispielsweise Biel oder Genf setzen grossflächig auf Misch- und Zentrumszonen, andere wie Lausanne oder Lugano auf grossflächige Wohnzonen sowie kleinere, punktuelle Mischzonen. Ein grosser Einfluss dieser unterschiedlichen Praxis auf die Versorgungsqualität ist nicht erkennbar: Die genannten Städte weisen ähnliche Muster der Qualitätsstufen auf. Wichtiger als die Fläche der Mischzonen scheint somit ihre Lage zu sein. Wirksam erscheint aufgrund der vorliegenden Analyse die dezentrale Platzierung von gemischten Zonen und somit von Versorgungsangeboten an Lagen, die von möglichst vielen Quartieren aus in kurzer Distanz erreichbar sind.

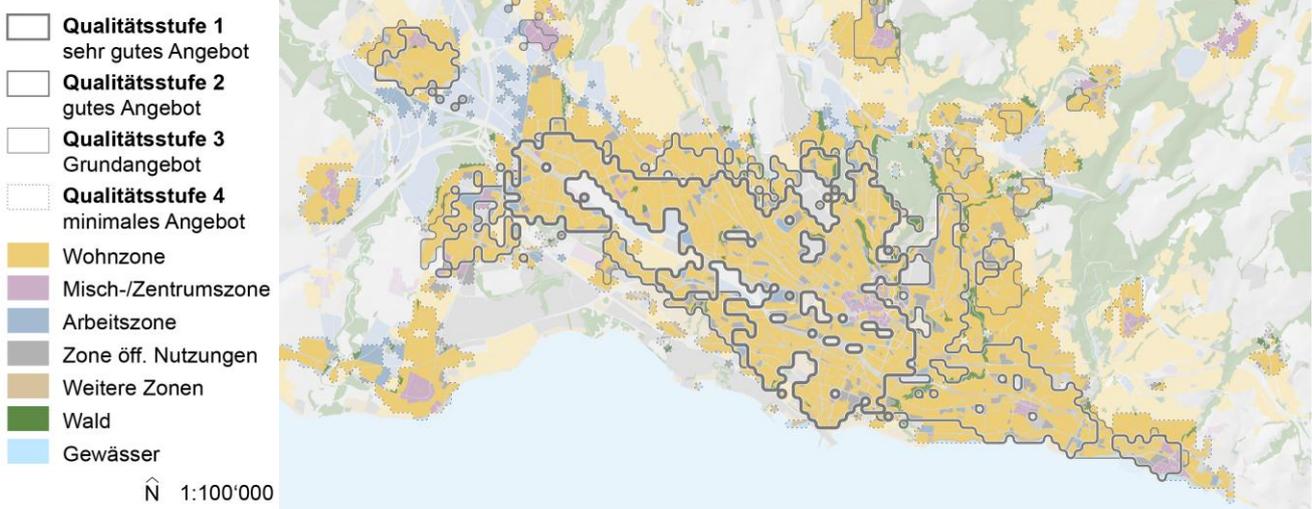


Abbildung 21: Qualitätsstufen und Nutzungsplanung in Lausanne. Hintergrund: Harmonisierte Bauzonen ARE, DHM25 swisstopo, Wald und Gewässer swissTLM3D

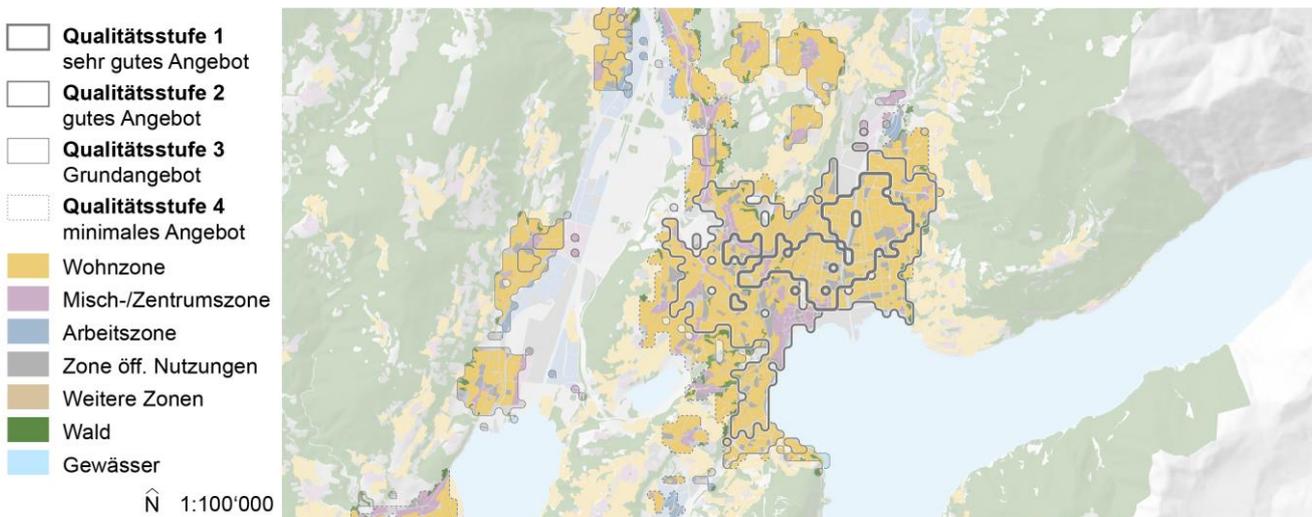


Abbildung 22: Qualitätsstufen und Nutzungsplanung in Lugano. Hintergrund: Harmonisierte Bauzonen ARE, DHM25 swisstopo, Wald und Gewässer swissTLM3D

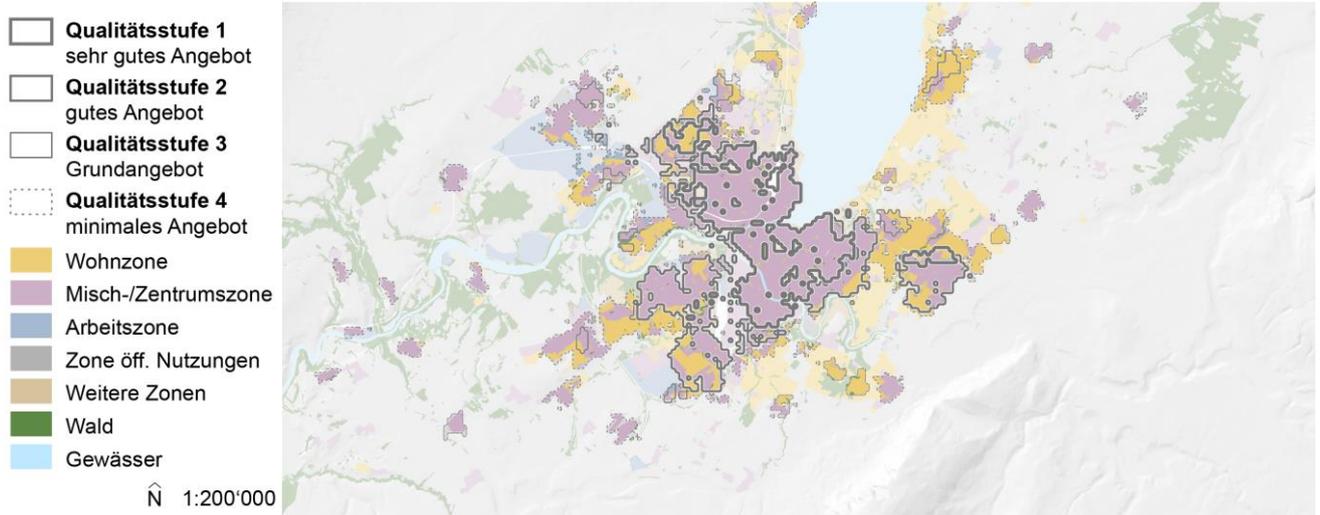


Abbildung 23: Qualitätsstufen und Nutzungsplanung in Genf. Hintergrund: Harmonisierte Bauzonen ARE, DHM25 swisstopo, Wald und Gewässer swissTLM3D

# 4 Potenziale von Mischzonen

## Chancen und Grenzen der aktuellen Praxis

Was kann die Mischzone? Und warum werden die Möglichkeiten dieser Zone heute so wenig genutzt? Wo liegen Potenziale brach? Kapitel 4 analysiert den Status Quo der Mischzone und ihres Einsatzes als Mittel der Raumplanung – und schafft damit in Ergänzung zu Kapitel 3 Anhaltspunkte für die Förderung der Quartiere der kurzen Wege, die im folgenden Kapitel 5 thematisiert wird.

### 4.1 Chance für mehr Durchmischung

Die Zurückhaltung bei der Ausscheidung grossflächiger Mischzonen wird angesichts der Vorteile einer ausgewogenen Nutzungsdurchmischung seit Längerem hinterfragt. Wertvolle Denkanstösse liefert beispielsweise die Publikation «Nutzungsdurchmischung statt Nutzungstrennung. Ansätze für ein Zonierungssystem zur räumlichen Durchmischung der Nutzungsarten» von Pierre Strittmatter und Markus Gugger. Sie wurde 1988 im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Boden» erarbeitet und hinterfragt als wohl erste fachliche Publikation in der Schweiz die Nutzungstrennung. Sie hat auch nach rund 40 Jahren nicht an Aktualität eingebüsst.

Die Autoren schlagen ein neues System der Zonierung vor, das mit drei Zonen auskommt: Der Bauzone, der Landwirtschaftszone und der ökologischen Ausgleichszone. Für Grossprojekte und öffentliche Bauten und Anlagen sind separate Nutzungszonen auszuscheiden. Die massgebliche Bauzone besteht somit aus einer einzigen Zone, wobei eine räumliche Differenzierung über die Festlegung von Nutzungsanteilen möglich ist. Diese umfassen die Nutzungen Wohnen, Arbeiten und Versorgung, erlauben dadurch den Schutz wirtschaftlich schwächerer Nutzungen sowie die Entflechtung von Wohnen und stark störenden Nutzungen. Die Nutzungsanteile sollen innerhalb der «Mischzelle» transferierbar sein, um genügend Flexibilität zu ermöglichen.

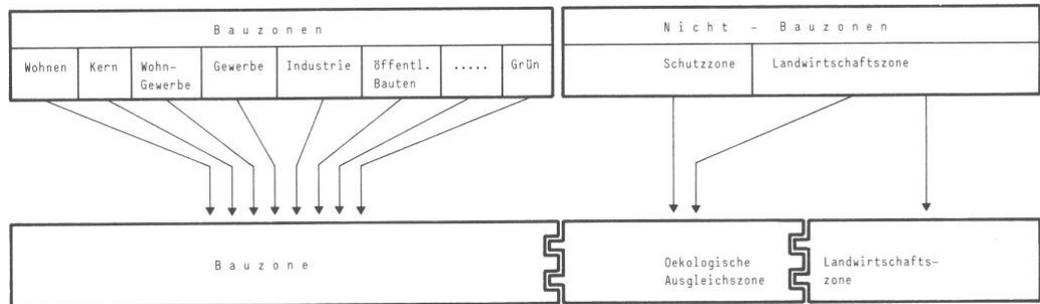


Abbildung 24: Zonierungssystem gem. Strittmatter und Gugger, 1988

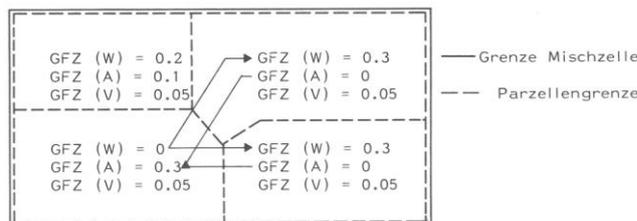


Abbildung 25: Nutzungsanteile in einer Bauzone gem. Strittmatter und Gugger, 1988

In der Publikation «Eine neue Generation der Nutzungsplanung im Kanton Bern» von 2018 sind ähnliche Überlegungen aus Sicht des Amtes für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern und verschiedener Planungsfachleute aus Bern, Biel, Burgdorf, Köniz, Langenthal, Muri und Thun zu finden. Die Variante der «reduzierten Nutzungsplanung» kommt mit Mischzonen, Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Zonen für stark störende Betriebe und überlagernden Bauklassen sowie allfälligen Gestaltungsvorschriften aus. Der Schutz wirtschaftlich schwacher Nutzungen erfolgt auch bei diesem Ansatz über minimale Nutzungsanteile.

#### 4.2 Bauzonen und Nutzungstrennung

Die grossflächige und ausgewogene Kombination von Wohnen, Arbeiten und Nahversorgungsangeboten ist in der Schweiz heute in erster Linie in gemischten Zonen zulässig, d.h. in Wohn- und Gewerbe- bzw. Arbeitszonen, Zentrumszonen und Kernzonen. In den meisten Kantonen grenzen sich diese gemäss nachfolgender Aufstellung von den restlichen massgeblichen Bauzonen ab:

Zone	Empfindlichkeitsstufe	zugelassene Nutzungen	
		Wohnen	Arbeit
Wohnzone	II	ja	nicht störende Betriebe, sofern sie mit der Wohnnutzung vereinbar sind (z.B. Kindertagesstätten, Coiffeure, kleine Büros)
Kernzone, Zentrumszone, Wohn- und Arbeitszone, Wohn- und Gewerbezone	II/III	ja	mässig störende Betriebe, sofern sie mit der Wohnnutzung vereinbar sind (z.B. kleine Handwerksbetriebe, Hotels, Restaurants, Tankstellen)
Gewerbezone	III	Beschränkt (Betriebswohnungen)	mässig störende Betriebe (z.B. Logistik, Einkaufszentren, Autogewerbe, Werkhöfe)
Industriezone	IV	Beschränkt (Betriebswohnungen)	stark störende Betriebe (z.B. Fabriken)

Tabelle 3: Gängige Empfindlichkeitsstufen und Nutzungen verschiedener Bauzonen

Per 1. Januar 2022 umfassten die gemischten Zonen gemäss der Bauzonenstatistik Schweiz 2022 eine Fläche von rund 50'099 ha bzw. 21% aller Bauzonenflächen. Die monofunktionalen Wohnzonen überwogen flächenmässig mit rund 107'800 ha bzw. einem Anteil von 46% an allen Bauzonenflächen.

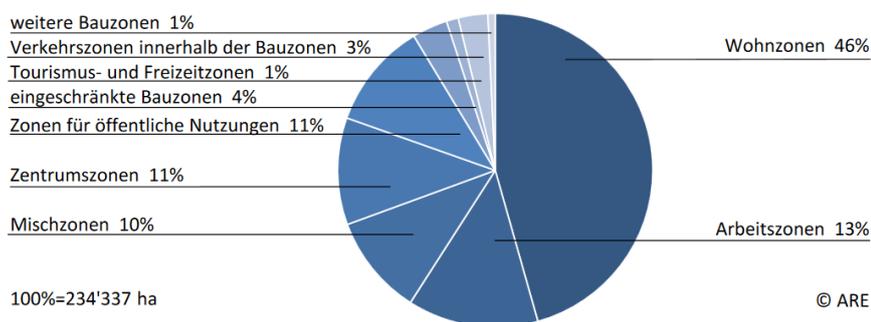


Abbildung 26: Bauzonenflächen nach Hauptnutzung, Bauzonenstatistik Schweiz 2022

#### 4.3 Praxisänderungen seit RPG I

Die Bauzonenstatistik liefert eine Momentaufnahme des Bestands. Die Frage, ob die grossflächige Ausscheidung monofunktionaler Bauzonen nach wie vor der aktuellen Planungspraxis entspricht, beantwortet sie nicht. Es liesse sich vermuten, dass Mischzonen

mit der Umsetzung von RPG I weiter an Bedeutung gewonnen haben, da sie eine effiziente oder zumindest flexible Nutzung innerhalb des Bestands ermöglichen. Aus diesem Grund wurde anhand der zwischen 2012 und 2022 durchgeführten Um- und Einzonungen überprüft, ob ein solcher Paradigmenwechsel der Nutzungsmischung in der Schweizer Planungspraxis stattgefunden hat. Als Grundlage dieser Überprüfung dienten die Bauzonenstatistik zugrunde liegenden harmonisierten Bauzonen. Zur Reduktion der Komplexität wurden in der Auswertung die Misch- und Zentrumszonen zusammengefasst, ausgewertet wurden die Hauptnutzungen Wohnen und Arbeiten. Weitere Bauzonen wie die Zonen für öffentliche Nutzungen oder Tourismus- und Freizeitzone wurden nicht berücksichtigt, da ihr Nutzungszweck wesentlich enger gefasst ist und das Wohnen nur in Ausnahmefällen erlaubt.

**Umzonungen seit 2012**

Seit 2012 wurden insgesamt rund 3'772 ha Misch- und Zentrumszonen zu Wohnzonen oder Arbeitszonen umgezont. Umgekehrt wurden im gleichen Zeitraum rund 3'661 ha Bauzonen von reinen Wohn- oder Arbeitszonen zu Misch- und Zentrumszonen umgewandelt. Gemessen an den unveränderten Misch- und Zentrums-, Wohn- sowie Arbeitszonen entsprechen diese Umzonungen im Umfang von 111 ha nur einem geringen Anteil und in Summe halten sie sich in etwa die Waage.

Bauzone 2012	Bauzone 2022		
	Misch-/ Zentrumszonen	Wohnzonen	Arbeitszonen
Misch-/ Zentrumszonen	44'163 ha	3'073 ha	699 ha
Wohnzonen	2'710 ha	100'369 ha	93 ha
Arbeitszonen	951 ha	254 ha	29'214 ha

Tabelle 4: Bauzonen 2012–2022

Unter umgezonten Arbeitszonen sind erfahrungsgemäss Gebiete zu verstehen, in denen aufgrund einer geringen Nachfrage oder für die Arbeitsnutzung ungenügender Rahmenbedingungen (u.a. Erschliessung, Lage oder Fläche der Grundstücke) nachträglich eine Wohnnutzung ermöglicht wurde. Zwar ist möglich, dass diese Umzonungen trotz kleiner Fläche örtlich eine grosse Wirkung entfalten haben. Allerdings lässt sich die These, dass in den letzten zehn Jahren vermehrt monofunktionale Zonen in Misch- und Zentrumszonen überführt worden seien, aufgrund dieser Zahlen nicht bestätigen.

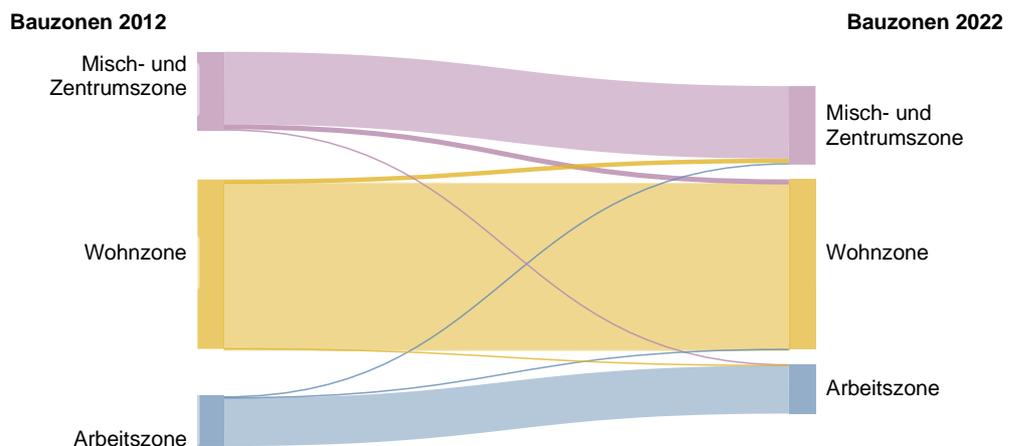


Abbildung 27: Veränderungen in Misch-/Zentrums-, Wohn- und Arbeitszonen 2012–2022

## Einzonungen seit 2012

Anders präsentiert sich die Sachlage in neu einzonzten Gebieten: Gemessen an ihrem Umfang im Jahr 2012 wurden bis 2022 vermehrt Mischzonen einzonzt. Dies kann als wachsendes Interesse an der Zulassung von Mischnutzungen und der Förderung nutzungsdurchmischter Gebiete gedeutet werden, wäre allerdings durch räumlich schärfere Analysen auf die konkreten Planungsabsichten hin zu überprüfen. Möglich ist auch, dass mit der Umsetzung von RPG 1 die Einzonung von neuen Wohnzonen restriktiver erfolgte und deren Anteil aus diesem Grund gesunken ist.

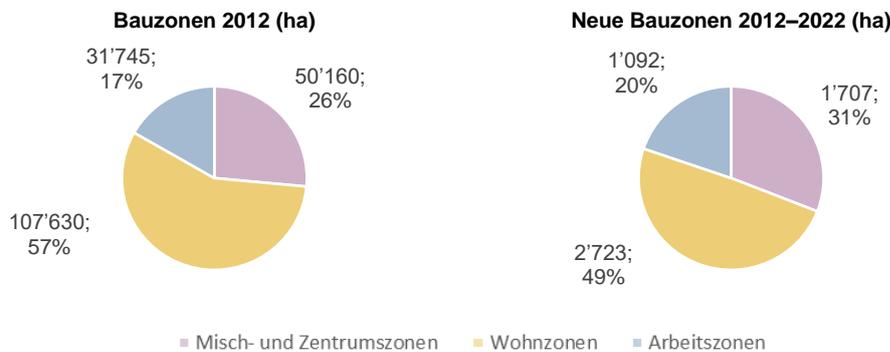


Abbildung 28: Vergleich Misch-/Zentrums-, Wohn- und Arbeitszonen im Jahr 2012 und Einzonungen 2012–2022

## Heutige Planungspraxis

Den Planungsansätzen in Kapitel 4.1 ist gemein, dass sie umfassende planungsrechtliche Änderungen vorschlagen und darum Revisionen der kantonalen Planungs- und Baugesetze bedingen. In ihrem Grundsatz sind sie allerdings mit der Ausscheidung von Mischzonen bereits heute umsetzbar. Ein Wandel der Planungspraxis seit der Einführung des RPG I ist gemäss den vorherigen Unterkapiteln zumindest auf nationaler Ebene nicht nachweisbar. Es ist allerdings gut möglich, dass eine Auswertung auf kantonaler oder regionaler Ebene zu differenzierteren Aussagen führen würde. Damit lässt sich auch die Frage nicht abschliessend beantworten, ob sich die Nutzungstrennung als traditionelle Planungspraxis verfestigt hat und heute in Rahmen von Ortsplanungsrevisionen nur wenig hinterfragt wird.

Die Nutzungstrennung bzw. die Ausscheidung von monofunktionalen Bauzonen erfolgt aber durchaus in vielen Fällen als bewusste Entscheidung. Eine Begründung ist der einfachere Vollzug der Nutzungs- und der Erschliessungsplanung. Ein anderes Argument sind Vorteile für Gewerbe- und Industriebetriebe in reinen Arbeitszonen, beispielsweise die langfristige Sicherung von Flächen für Betriebserweiterungen und die im Vergleich zu Wohnzonen weniger restriktiveren Bau- und Lärmvorschriften. Weitere Gründe können die Befürchtung von Nutzungskonflikten und die Vermeidung von komplexen Genehmigungsverfahren sein. Die Umzonung von Arbeitszonen unterscheidet sich dabei insofern von der Umzonung von Wohnzonen, als hierbei der Verlust von Arbeitsplätzen und der Möglichkeit zur Ansiedlung neuer Betriebe befürchtet wird<sup>10</sup>. Bedenken können auch aus der Bevölkerung kommen<sup>11</sup>. In ihrem Kern betreffen deren Sorgen häufig eine mögliche Reduktion der Lebensqualität, beispielsweise durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit Folgen für die Sicherheit, mehr Lärm und «ungeordnete» Aussenräume. Widerstand stellt sich häufig ein, wenn die Mischnutzung über eine Umzonung im Bestand ermöglicht werden soll: Neue Nutzungen bringen aus Sicht der Anwohnenden ungewohnte, nur schwer abschätzbare Auswirkungen mit sich. Analog zur

<sup>10</sup> Siehe *Mellingen*, Aargauer Zeitung

<sup>11</sup> Siehe Beispiele *Dielsdorf*, *Othmarsingen* und *Sursee*

Innenentwicklung kann die Änderung von gewachsenen Strukturen zu Identitätsverlust und ablehnenden Haltungen führen.

#### 4.4 Grenzen der Nutzungsplanung

##### Erzielung einer Nutzungsdurchmischung

Eine Mischzone ermöglicht aus planungsrechtlicher Sicht zwar die Nutzungsdurchmischung. Ob diese tatsächlich umgesetzt wird und sich auch langfristig halten kann, ist allerdings von Umständen abhängig, die nicht über die Nutzungsplanung zu beeinflussen sind:

- Höhere Grundstück-, Immobilien- und Mietpreise in Mischzonen im Vergleich zu Gewerbebezonen
- Höhere Erstellungs- und Betriebskosten von gemischtgenutzten Gebäuden
- Höheres Konfliktpotenzial durch enges Über- und Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen
- Spezifische Anforderungen an Grundstücksgrösse und -form, Erschliessung, Sichtbarkeit im öffentlichen Raum und Kundenfrequenz
- Skepsis bei Immobilienentwicklern und Investorinnen, Konkurrenz durch andere Nutzungen mit höherer Rendite

Selbst wenn eine Nutzungsdurchmischung realisiert wird, sind die resultierenden Qualität und der Einfluss auf die Belegung eines Quartiers eine andere Frage: Das Resultat kann von einer «baulichen Durchmischung» bis zu einer «gelebten Durchmischung» reichen. Erstere ergibt ein grosse Vielfalt an Nutzungen, die allerdings ohne grosse Wechselbeziehungen nebeneinander liegen. Letztere führt zu Nutzungen, die miteinander verflochten sind, im Austausch stehen und eine höhere Nutzungsintensität aufweisen.



Abbildung 29: Mischungsintensität (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Bergische Universität Wuppertal 2015)

Selbst in funktionierenden nutzungsdurchmischten Gebieten können sich im Laufe der Zeit auch Prozesse der Entmischung ergeben. Gründe hierfür können sein:

- Wegzug aufgrund limitierter Möglichkeiten für Betriebserweiterungen
- Wirtschaftliche Verdrängung durch Nutzungen mit höherer Rendite

Die Auswertung des eidgenössischen Gebäude- und Wohnungsregisters zeigt, dass in den Misch- und Zentrumszonen aller Gemeinden des Typs «Raum mit städtischem Charakter» die reinen Wohnhäuser, also Ein- und Mehrfamilienhäuser, mehr als die Hälfte des Gebäudebestands ausmachen. Einzig in den Zentrumszonen der

Agglomerationskerngemeinden (Kernstadt) liegt ihr Anteil unterhalb von 50%. Die Gebäude mit Mischnutzung erreichen einen Anteil von 15% bis 37%.

Die Auswertung wurde auf nationaler Ebene vorgenommen, die Anteile auf lokaler Stufe können also unterschiedlich ausfallen. Auch sagt sie nichts über die Qualität und Intensität der Durchmischung aus. Sie zeigt aber, dass die Durchmischung selbst in den gemischten Zonen auf kleinem Raum bzw. innerhalb eines kleinen Gebäudebestands erfolgt.

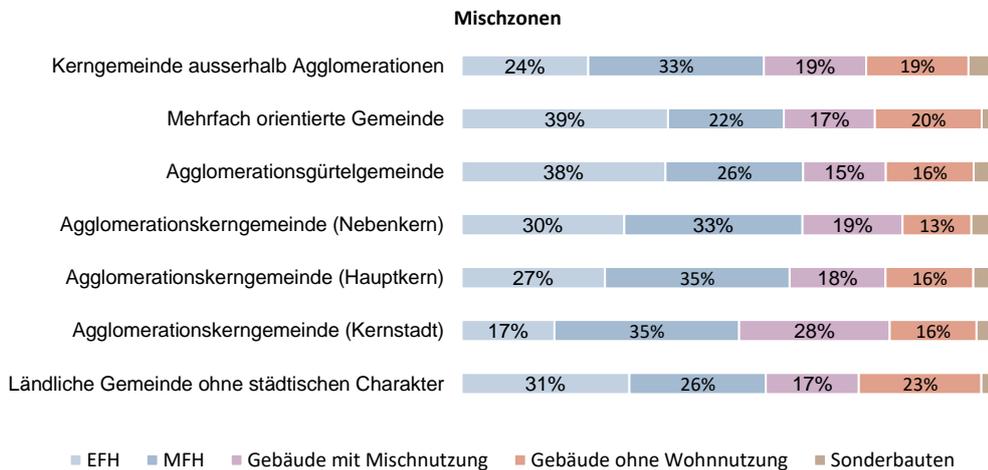


Abbildung 30: Gebäudetypen in Mischzonen in der Kategorie «Raum mit städtischem Charakter»

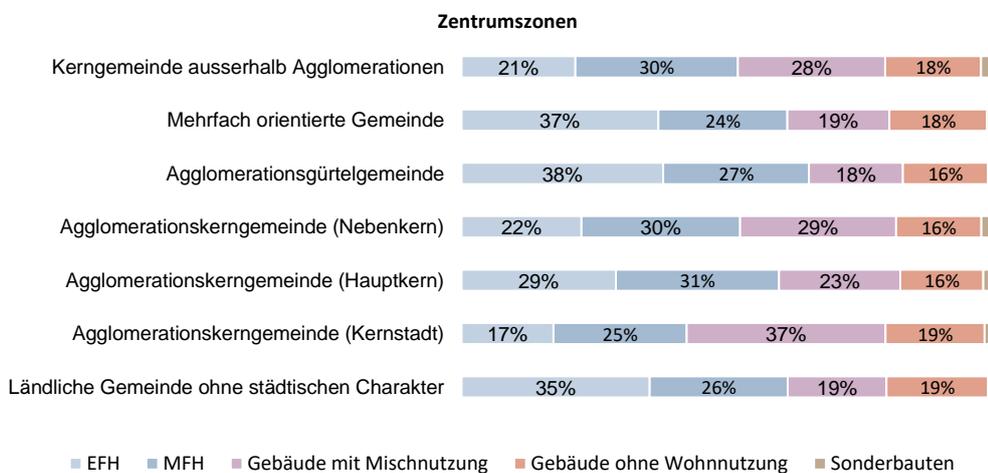


Abbildung 31: Gebäudetypen in Zentrumszonen in der Kategorie «Raum mit städtischem Charakter»

### Langlebigkeit von Bauten

Grundsätzlich lässt sich annehmen, dass Mischzonen sich positiv auf die Lebensdauer von Gebäuden auswirken können. Eine Vielzahl an zugelassenen Nutzungen schafft mehr Flexibilität, Gebäude im Laufe der Zeit baulich an Nachfrageänderungen anzupassen statt sie abzubrechen<sup>12</sup>. Die Wirkung von Mischzonen auf die Lebensdauer von Gebäuden lässt sich jedoch aufgrund fehlender Studien nicht abschliessend belegen. Erste

<sup>12</sup> Vgl. beispielsweise *Interview Implenia* in Die Volkswirtschaft

Hinweise liefert eine Auswertung des Gebäude- und Wohnregisters aus dem Jahr 2024 von Denkstatt sàrl und B/IAS (Basel Institut für angewandte Stadtforschung)<sup>13</sup>. Von den rund 100'000 Gebäuden, die seit dem Jahr 2000 in der Schweiz abgebrochen wurden, liegen für etwa die Hälfte vollständige Daten zu Baujahr, Abbruchjahr und Nutzungskategorie vor. Von Abbrüchen in jungem Gebäudealter waren gemäss diesen Daten vor allem Gebäude ohne Wohnnutzung betroffen. Im Durchschnitt waren diese Bauten 54 Jahre alt, gefolgt von Gebäuden mit teilweiser Nebennutzung (64 Jahre) und reinen Wohngebäuden (67 Jahre). Gemischt genutzte Gebäude, d.h. Wohngebäude mit Nebennutzung, wiesen mit 73 Jahren die höchste durchschnittliche Lebensdauer auf.

Die Studie erlaubt allerdings keine Rückschlüsse auf die Frage, ob Gebäude ohne Wohnnutzung tatsächlich wegen eingeschränkter Nutzungsvorschriften abgebrochen wurden. Weitere und ggf. wichtigere Gründe für die Abbrüche können wirtschaftliche Überlegungen gewesen sein, beispielsweise die Unternutzung des Grundstücks, die für die intensive Beanspruchung ungenügende Bausubstanz, die fehlende Möglichkeit einer Erweiterung im Bestand, die Notwendigkeit der Neuorganisation der betrieblichen Abläufe oder die fehlende finanzielle Tragbarkeit einer Umnutzung.

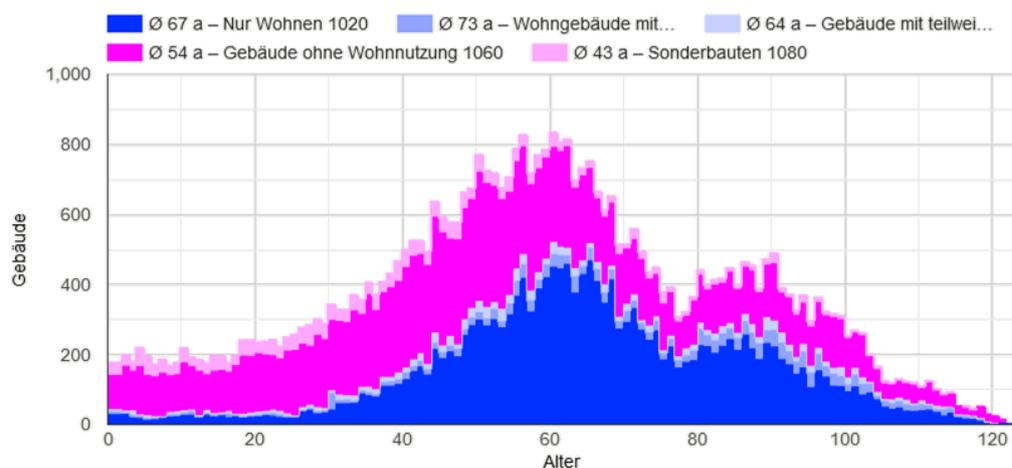


Abbildung 32: Seit 2000 abgebrochene Gebäude nach Alter und Kategorie, Denkstatt sàrl und B/IAS

<sup>13</sup> Statistiken zum Bauwerk Schweiz, <https://diegutenachricht.ch>

## 5 Erkenntnisse und Empfehlungen

### **Die 15-Minuten-Agglomeration? Das Dorf der kurzen Wege?**

*Das Ideal 15-Minuten-Stadt flächendeckend umzusetzen, ist gerade in der kleinteiligen, vielfältigen Schweiz nicht überall möglich und sinnvoll. Die Qualitäten der Idee in angemessenen Dimensionen und realistischer Form in den Siedlungsraum zu implementieren ist dagegen ein lohnendes Ziel. Es erfordert eine individuelle Adaption des Ideals an die Realität vor Ort – in der Stadt, im Dorf, in der Agglomeration.*

### **5.1 Rückschlüsse für die Raumplanung**

#### **Das Ideal mit der Realität vereinen**

In unseren Siedlungsstrukturen haben diverse Planungstheorien ihre Spuren hinterlassen. Im Kontext der räumlichen Rahmenbedingungen, wechselnder gesellschaftlicher Ansprüche und politischer Entscheidungen wurden diese Theorien in unterschiedlicher Konsequenz umgesetzt. Auch die 15-Minuten-Stadt und Quartiere mit kurzen Wegen können nicht als theoretische Zielbilder über den Bestand gestülpt werden. Vielmehr müssen sie diesen in seiner Komplexität begreifen, anerkennen und weiterentwickeln.

#### **Fokus auf wenig spezialisierte Alltagsnutzungen**

Die 15-Minuten-Stadt suggeriert, dass sich die wichtigsten Alltagsnutzungen zu Fuss innerhalb von kurzer Zeit erreichen lassen. Diesem absoluten Zielbild kann die Realität nur ansatzweise nahekomen. Ein realistisches Ziel ist, den Fokus auf die wenig spezialisierten, unspezifischen Alltagsnutzungen zu legen, die sich in den meisten Quartieren unterbringen lassen und dort auch funktionieren können. Hochspezialisierte und spezifische Nutzungen sowie Arbeits- und Ausbildungswege folgen häufig anderen Mustern.

#### **Agglomerationen und Dörfer nicht vergessen**

Damit das Modell auch in Agglomerationen und im ländlichen Raum Wirkung entfalten kann, ist die Versorgungsqualität als Spektrum zu verstehen: Die Dichte von Städten gestattet ein breit gefächertes Angebot. Hier lässt sich das Ziel erreichen, an jedem Wochentag die meisten Wege zu Fuss zu bewältigen. Im ländlichen Raum ist hingegen meist nur ein Grundangebot realisierbar. Hier liegt das Potenzial in der Vermeidung und Reduktion von MIV-Fahrten an einzelnen Tagen der Woche.

#### **Mehr Angebot, mehr Fussverkehr**

Der Einfluss einer guten Versorgungsqualität auf das Mobilitätsverhalten ist nachweisbar: Je breiter und abwechslungsreicher das Versorgungsangebot, desto höher der Anteil des Fussverkehrs. Die Analyse hat jedoch gezeigt, dass die Änderung des Mobilitätsverhaltens nicht linear auf Veränderungen der Versorgungsqualität reagiert. Erst ab der Qualitätsstufe 2 verändert sich das Mobilitätsverhalten nennenswert. An diesem und ähnlichen Schwellenwerten lässt sich das Potenzial von Massnahmen messen.

#### **Dichte ist kein Garant**

Grundsätzlich besteht eine Korrelation zwischen Dichte und Versorgungsangebot. Die räumliche Analyse zeigt aber, dass sich ein sehr gutes Versorgungsangebot auch in mittelgrossen Gemeinden mit mittlerer Dichte erreichen lässt und dass umgekehrt städtische Quartiere in tiefen Qualitätsstufen liegen können. Aussagen zur Dichte bilden die Komplexität von räumlichen Beziehungen nur bedingt ab und die Dichte allein garantiert keine guten Versorgungsangebote.

---

## 5.2 Handlungsansätze

Jeder Ort bringt eine spezifische Ausgangslage mit sich und bedingt massgeschneiderte Lösungen. Die folgenden Empfehlungen zur Förderung kurzer Wege sind daher als mögliche Handlungsansätze zu verstehen und stets im lokalen Kontext zu überprüfen.

### Mischzonen strategisch platzieren

Gemischte Zonen spielen für das Quartier der kurzen Wege eine wichtige Rolle, da sie keine bauliche Trennung zwischen Wohnen und Arbeiten verlangen. Das Konfliktpotenzial zwischen beiden Nutzungen hat sich in den letzten Jahrzehnten bedeutend reduziert, sodass heute häufig eine Kombination möglich ist. Ein Paradigmenwechsel hin zur grossflächigen Umsetzung von gemischten Zonen ist allerdings nicht zwingend notwendig: Aus Sicht der Versorgungsqualität können auch kleine, strategisch gut platzierte Mischzonen wirkungsvoll sein.

### Die Versorgung aktiv steuern

Die Förderung von Versorgungsangeboten reicht über Fragen der Zonierung und in der Zone zugelassenen Nutzungen und Empfindlichkeitsstufen hinaus. Sie wird darum optimalerweise in der kommunalen Richtplanung überprüft: Ist das Versorgungsangebot genügend breit oder bestehen Lücken? Lassen sich die Nutzungen gut zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr erreichen? Für welche Nutzungen legt die Bevölkerung längere Wege zurück? Überzeugen die Gebiete mit gutem Versorgungsangebot auch mit hohen Siedlungsqualitäten? Zur Behebung von Defiziten stehen die bewährten Planungsinstrumente zu Verfügung: Bau- und Zonenvorschriften, Sondernutzungsplanungen und qualitätssichernde Verfahren.

### Quartiere gezielt weiterentwickeln

Die Analyse der Versorgungsqualität und des Mobilitätsverhaltens legt insbesondere zwei Gebietstypen als Fokusgebiete für Massnahmen nahe:

- Weisen Quartiere mit tiefer Einwohnenden- und Beschäftigtendichte eine gute Versorgungsqualität auf, liegt dies zumeist an gut erreichbaren Angeboten in der Umgebung. Diese Gebiete sind potenzielle Schlüsselgebiete für die Siedlungsentwicklung nach innen, um mehr Menschen am guten Angebot im Umfeld teilhaben zu lassen, deren Mobilität dadurch wiederum nachhaltiger wird.
- In Gebieten mit Qualitätsstufe 3 (Grundangebot) ist der Sprung auf die Qualitätsstufe 2 (gutes Angebot) besonders wirkungsvoll und daher zu fördern: Hier ist mit der Aufwertung um eine Qualitätsstufe eine deutliche Veränderung im Mobilitätsverhalten zu erwarten. Sprünge in tieferen Qualitätsstufen wirken sich in einem geringeren Ausmass aus, während der Sprung von der Stufe 2 auf die Stufe 1 (sehr gutes Angebot) wesentlich höhere Ansprüche an die Versorgung stellt.

### Der unsichtbaren Hand begegnen

Mischzonen bewegen sich auf dem freien Markt, weshalb sich gewerbliche Nutzungen gegen renditestärkere Wohnnutzungen und Dienstleistungen durchsetzen müssen. Gefragt sind darum Schutz- und Fördermechanismen, beispielsweise minimale Gewerbesteueranteile und flexibel umnutzbare Erdgeschosse. Um langfristige Nutzungen anzusiedeln, können Marktanalysen und Nutzungskonzepte sowie eine aktive Standortförderung hilfreich sein.

### Multimodale Zentren fördern

Quartiere mit kurzen Wegen sind – zumindest teilweise – auch in Agglomerationen und im ländlichen Raum umsetzbar. In Gebieten ohne bedeutendes Versorgungsangebot

empfiehlt sich die Stärkung von Regionalzentren. Als multimodale Verkehrsdrehscheiben mit wichtigen Versorgungsangeboten werden sie zu etwas grossräumigeren Anziehungspunkten: Die 15-Minuten-Stadt erweitert sich in diesem Fall zu den sogenannten «30-minutes territories».

### **5.3 Vertiefungsvorschläge**

#### **Analyse präzisieren**

Die Analyse der Versorgungsqualität greift auf die Methodik zur Modellierung des Fussverkehrs zurück (Kapitel 0). Für eine Schärfung kann sie mit zusätzlichen und aktuelleren Daten verbessert werden. Denkbar ist auch die Einführung einer Gewichtung der unterschiedlichen Versorgungsangebote und die Erweiterung des Fokus auf den Veloverkehr. Aufgrund der hohen Vielfalt an Planungskulturen in Schweizer Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden lohnt sich zudem die Schärfung der Untersuchung der Praxisänderungen seit RPG I (Kapitel 4.3) sowie die qualitative Ergänzung mit Erfahrungen und Empfehlungen von Städten, Gemeinden und Planungsfachleuten.

#### **Qualitätsstufen veranschaulichen**

Die Informationen zu den Qualitätsstufen der Versorgung liegen als Geodaten für die gesamte Schweiz vor. Als Grundlage für weitere Studien oder Ortsplanungen könnten die Analyseergebnisse dort bei Bedarf besser veranschaulicht und vertieft werden. Beispielsweise können häufig vorkommende Gebietstypen mit Steckbriefen beschrieben und illustriert werden (z.B. Anzahl Einwohnende und Beschäftigte, vorhandene Versorgungsangebote und räumliche Qualitäten, Zentrumstyp).

#### **Räumliche Typisierung vornehmen**

Die Förderung von Nutzungsdurchmischten Gebieten ist stets ortsspezifisch zu beurteilen. Allenfalls ist das Herausschälen räumlicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen (z.B. Branchen, Verhältnis Einwohnende-Beschäftigte, Körnigkeit der Nutzungsdurchmischung) in verschiedenen Raumtypen möglich. Das Pendant zum kleinteiligen, publikumsorientierten Gewerbe mit gebäudeweiser Nutzungsmischung in Städten und Agglomerationen könnte im ländlichen Raum beispielsweise das verarbeitende Gewerbe mit grobkörniger und grossflächiger Mischung sein. Dies würde die Formulierung konkreter Handlungsempfehlungen erlauben.

#### **Lösungen im ländlichen Raum aufzeigen**

Für Gebiete ohne genügende Versorgungsqualität können die «30-minutes-territories» gute Planungsansätze bieten. Auch hier sind gute Planungskonzepte und innovative Lösungen aufzuzeigen bzw. zu sammeln, im Sinne eines Erfahrungsaustausches zu reflektieren und zu konkreten Handlungsempfehlungen weiterzuentwickeln.

#### **Vom Ausland lernen**

Neben Paris sind auch Städte wie Barcelona, Kopenhagen, Mailand und Ottawa für die Förderung von kurzen Wegen bekannt. In ihren Konzepten lassen sich Inspiration und neue Impulse für die Schweizer Raumplanung finden.

---

# Literatur

Amt für Gemeinden und Raumordnung. Eine neue Generation der Nutzungsplanung im Kanton Bern. Kanton Bern, 2018.

Brunsing, Jürgen. Stadt der kurzen Wege: zukunftfähiges Leitbild oder planerische Utopie. Dortmund: IRPUD Institut für Raumplanung, Universität Dortmund, 1999.

Bubenhof, Jonas. Dichte und Mobilitätsverhalten: Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Bern: Schweizerische Eidgenossenschaft, 2018.

Bubenhof, Jonas. Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen = Méthodes de détermination analytique des quantités de trafic piétonnier liées aux tronçons = Methods for the analytical determination of amounts of pedestrian traffic on individual routes in the footpath network. Bern: Bundesamt für Strassen, 2022.

Conrads, Ulrich, und Neitzke, Peter. Le Corbusiers «Charta von Athen». Texte und Dokumente. Kritische Neuausgabe, Braunschweig/Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn, 1984.

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, Bergische Universität Wuppertal: Nutzungsmischung und soziale Vielfalt im Stadtquartier – Bestandsaufnahme, Beispiele, Steuerungsbedarf. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2015.

Gehl, Jan. Life between Buildings: Using Public Space. Washington, DC: Island Press, 2011.

Howard, Ebenezer. Garden Cities of To-Morrow: (First Published in 1898 as *To-Morrow: A Peaceful Path to Real Reform*). New rev. ed. 1985. Eastborne: Attic books, 1985.

Jacobs, Jane, and Jason Epstein. The Death and Life of Great American Cities. 50th anniversary edition. New York: Modern Library, 2011.

Kuder, Thomas. Nicht ohne: Leitbilder in Städtebau und Planung: von der Funktionstrennung zur Nutzungsmischung. Originalausgabe. Berlin: Leue, 2004.

Mitscherlich, Alexander. Die Unwirtlichkeit unserer Städte: Anstiftung zum Unfrieden. 27. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp, 2013.

Moreno, Carlos, Bettina Seifried, Alexander Verlag Berlin, und Alexander Verlag Berlin. Die 15-Minuten-Stadt: Ein Konzept für lebenswerte Städte. Berlin: Alexander Verlag, 2024.

Muralti, Jean-Luc. Mobilitätsverhalten der Bevölkerung: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik BFS, 2023.

Redslob, Beate, und Jürgen Kocka. *Geschichte und Zukunft der Arbeit*. Frankfurt [etc: Campus, 2000.

Röllin, Peter. „Vom Nutzen der Durchmischung: raumplanerische Beiträge zum Thema ‚Nutzungsdurchmischung‘: Beiträge zur Fachtagung vom 2. März 1994“. Rapperswil: ITR, Abteilung Siedlungsplanung, 1994.

Strittmatter, Pierre, Markus Gugger, Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der Wissenschaftlichen Forschung Nationales Forschungsprogramm Nutzung des Bodens in der Schweiz, und Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der Wissenschaftlichen Forschung Nationales Forschungsprogramm Nutzung des Bodens in der Schweiz. Nutzungsdurchmischung statt Nutzungstrennung: Ansätze für Zonierungssystem zur räumlichen Durchmischung der Nutzungsarten. Liebefeld: Nationales Forschungsprogramm „Nutzung des Bodens in der Schweiz“, 1988.

Terlinden, Ulla, und Kerstin Dörhöfer. Verbaute Räume: Auswirkungen von Architektur und Stadtplanung auf das Leben von Frauen. [2., erw. Aufl.]. Köln: Pahl-Rugenstein, 1987.

Viehhauser, Martin. Reformierung des Menschen durch Stadtraumgestaltung: eine Studie zur moralerzieherischen Strategie in Städtebau und Architektur um 1900. Velbrück Wissenschaft, 2016.

---

# Anhang

Wirtschaftsbranchen Abschnitte und Abteilungen		Einschätzung Vereinbarkeit mit Wohnen	ES
Sektor II			
B 5-9	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	nur Industriezone	IV
C 10-33	Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren	ggf. Konflikte mit Wohnnutzung	III
E 36-39	Wasserversorgung, Beseitigung von Umweltverschmutzungen	nur Industriezone	IV
F 41-43	Baugewerbe/Bau	ggf. Konflikte mit Wohnnutzung	III
Sektor III			
G 45-47	Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen	ggf. Konflikte mit Wohnnutzung	III
H 49-53	Verkehr und Lagerei	ggf. Konflikte mit Wohnnutzung	III
I 55-56	Gastgewerbe/Beherbergung und Gastronomie	mit Wohnnutzung vereinbar	III
J 58-63	Information und Kommunikation	mit Wohnnutzung vereinbar	II
K 64-66	Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	mit Wohnnutzung vereinbar	II
L 68	Grundstücks- und Wohnungswesen	mit Wohnnutzung vereinbar	II
M 69-75	Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen	mit Wohnnutzung vereinbar	II
N 77-82	Erbringung von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen	mit Wohnnutzung vereinbar	II
O 84	Öffentliche Verwaltung	mit Wohnnutzung vereinbar	II
P 85	Erziehung und Unterricht	mit Wohnnutzung vereinbar	II
Q 86-88	Gesundheits- und Sozialwesen	mit Wohnnutzung vereinbar	II
R 90-93	Kunst, Unterhaltung und Erholung	mit Wohnnutzung vereinbar	III
S 94-96	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	mit Wohnnutzung vereinbar	II

Tabelle 5: Einschätzung Vereinbarkeit Wohnen und Arbeiten.

metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11