



**Universität
Zürich^{UZH}**

Abschlussarbeit

zur Erlangung des
Master of Advanced Studies in Real Estate

«Stadt der kurzen Wege» – ein Konzept zur effizienten flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenallokation von Schweizer Städten?

Verfasser:

Notter
Kilian R.

Eingereicht bei:

Dr. Fabian Wildenauer

Abgabedatum:

31.08.2023

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	V
Abbildungsverzeichnis	V
Tabellenverzeichnis	V
Executive Summary	VI
1. Einleitung	1
1.1 Ausgangslage, Zielsetzung und Abgrenzung.....	1
1.2 Der Arbeit zugrunde liegende Fragestellungen	2
2. Grundlagen und Theorien.....	3
2.1 Stadtentwicklung im Laufe der Zeit	3
2.2 Funktionsweise städtischer Räume in Abhängigkeit der Mobilität	4
2.3 Der öffentliche städtische Raum.....	6
2.3.1 Strassen als öffentlicher Raum	7
2.3.2 Parkplätze entlang von Strassen	8
2.3.3 Parks und Freiflächen	8
2.4 Marktabsenz bei öffentlichen Räumen	9
2.5 Unterschiedlicher Ressourcenverbrauch von Verkehrsmitteln.....	9
2.5.1 Ersatz von Fläche durch Kapital.....	11
2.5.2 Verrechnung der beanspruchten Verkehrsfläche.....	11
2.6 Auswirkungen der Raumplanung auf die Wahrnehmung.....	13
2.7 Finanzierung des städtischen Strassenraums	15
2.8 Literarische Betrachtung der «Stadt der kurzen Wege» und deren Kritik.....	16
2.9 Bedeutung der Umverteilung von Ressourcen	18
2.9.1 Beleuchtung des Aspekts flächenspezifische Ressourcen.....	18
2.9.2 Beleuchtung des Aspekts finanzielle Ressourcen	19
2.10 Herausfordernde Umverteilung von flächenspezifischen Ressourcen.....	21

3.	Methodisches Vorgehen und Empirische Erhebung	23
3.1	Dokument- und Textanalysen	23
3.2	Theoretische Ausgestaltung, Begründung und Auswertung der Experteninterviews	24
3.3	Auswahl der Experten als Interviewpartner	24
3.4	Grenzen der gewählten Methodik	26
3.5	Reflexion der Experteninterviews	27
4.	Analyse und Interpretation der Ergebnisse aus den Experteninterviews	28
4.1	Allgemeines Verständnis der «Stadt der kurzen Wege»	28
4.2	Verteilung flächenspezifischer Ressourcen in Schweizer Städten	28
4.2.1	Begrenzte Platzverhältnisse	28
4.2.2	Abwägung bei der Flächenumverteilung und deren Effizienz	29
4.2.3	Bedarf und Notwendigkeit der Parkplätze im öffentlichen Raum	31
4.2.4	Aggregation von Parkflächen am Stadtrand	32
4.2.5	Umsetzbarkeit der Verrechnung der beanspruchten Verkehrsfläche	32
4.3	Verteilung finanzieller Ressourcen in Schweizer Städten	33
4.3.1	Umgang mit Mindereinnahmen und Mehrausgaben	33
4.3.2	Projektfinanzierungen und deren Folgekosten	34
4.3.3	Realisierbarkeit des Ersatzes von Flächen durch Kapital	36
4.3.4	Finanzielle Auswirkungen auf die Steuereinnahmen	37
4.3.5	Diverse Finanzierungsmöglichkeiten	39
4.4	Massnahmen zur Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege»	40
4.4.1	Partizipation und Einbezug der Bevölkerung	40
4.4.2	Nutzungsdurchmischung im öffentlichen und privaten Raum	42
4.4.3	Kuration von Räumen	43
4.4.4	Gemeindezentren zur Stärkung der Quartiere	45
4.4.5	Verkehr und dessen Auswirkungen	45
4.4.6	Reduktion der Geschwindigkeit	47
4.5	Grenzen der «Stadt der kurzen Wege»	48

4.6	Angemessenheit der «Stadt der kurzen Wege»	49
4.7	Auswirkungen auf die Immobilienwerte und den Wohnungsmarkt.....	50
5.	Schlussbetrachtung der Erkenntnisse und Beantwortung der Forschungsfragen...	52
6.	Wertung und Ausblick.....	57
6.1	Persönliche Reflexion, Wertung der Methodik	57
6.2	Fazit und Ausblick.....	59
	Literaturverzeichnis.....	60
	Anhang	65
	Aktuell bestehende Strategien von Schweizer Städten in Bezug auf die «Stadt der kurzen Wege» - <i>beispielhafte Analyse anhand der Städte Luzern und Zürich</i>	65
	Interviewleitfaden.....	69
	Interviewtranskripte und Gesprächsprotokolle.....	76
	Auswertungstabelle	76

Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
öV	öffentlicher Verkehr
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Funktionsweise einer «Stadt der kurzen Wege»	54
Abbildung 2: Prozess zur Umsetzung von Massnahmen zugunsten einer «Stadt der kurzen Wege»	56

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auflistung der Interviewpartner und Interviewpartnerinnen in anonymisierter Form	25
---	----

Executive Summary

Ausgangslage: Die Siedlungsformen der Menschen haben sich im Laufe der Zeit stets an den vorherrschenden Technologien angepasst, weshalb sich Städte auch in jüngster Vergangenheit durch die gesellschaftlichen Trends wandelten. Sie mussten sich neu erfinden. In der Schweiz haben Städte neue Raumentwicklungskonzepte entwickelt, um den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gewachsen zu sein. Mit steigender Bevölkerungszahl und zunehmender Urbanisierung wächst der Druck auf eine effiziente Verteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen. Mit dem Konzept der «Stadt der kurzen Wege» sollen die Quartierzentren durch eine hohe Aufenthaltsqualität und einer gegebenen Nahversorgung aufgewertet werden. Die spezifische Ressourcenallokation bedarf dabei einer sorgfältigen Abwägung. Ziel der Arbeit ist es, die Effizienz der Ressourcenallokation in Städten zu untersuchen und die entsprechenden Herausforderungen bei der Umsetzung aufzuzeigen. Der Fokus liegt dabei auf der Infrastruktur sowie den Pendler- und Transportwegen.

Fragestellungen: In der vorliegenden Master-Thesis werden folgende Forschungsfragen bearbeitet:

- Wie können städtische Behörden mit der «Stadt der kurzen Wege» und insbesondere der Aggregation von Einrichtungen und Infrastrukturen die flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen gerecht umverteilen?
- Was sind die spezifischen Herausforderungen bei der notwendigen Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen für die städtischen Behörden?

Vorgehensweise: Um das Thema der Abschlussarbeit fundiert zu analysieren, wurden verschiedene Arbeitstechniken angewendet. Anhand einer Dokumentenanalyse wurden die theoretischen Grundlagen aufgearbeitet und anschliessend Experteninterviews durchgeführt. Die Aussagen der Experteninterviews wurden thematisch codiert und ausgewertet und die Erkenntnisse strukturiert erläutert.

Ergebnisse: Die Effizienz und Gerechtigkeit der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenallokation wird durch subjektive Wahrnehmungen geprägt. Mit polyzentrischer Allokation von verschiedenen Nutzungen in Quartierzentren und einer partizipativen Planung von Umverteilungsmassnahmen kann eine gleichmässige und bedarfsgerechte Ressourcenverteilung erreicht werden. Die Nutzungsdurchmischung unterstützt eine zusätzliche Effizienzsteigerung durch das Auftreten von Synergieeffekten auf den Flächen sowie bei der Finanzierung. Die knappen Flächenverhältnisse und der Umgang mit dem Bestand stellen dabei nur zwei von zahlreichen Herausforderungen dar.

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage, Zielsetzung und Abgrenzung

In der Vergangenheit haben sich die Städte an den gesellschaftlichen Trends orientiert, entwickelt und sich immer wieder neu erfunden. Die Siedlungsformen der Städte gestalteten sich unter dem Einfluss der zeitlich vorherrschenden Technologien. In der Schweiz haben diverse Städte in der nahen Vergangenheit neue Raumentwicklungskonzepte erarbeitet, um die Städte für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu rüsten. Durch das prognostizierte Bevölkerungswachstum und die zunehmende Urbanisierung wird der Druck auf die Städte in Bezug auf die effiziente flächenspezifische und finanzielle Ressourcenallokation zunehmen. In diesem Zusammenhang steht einer der Leitgrundsätze der Raumentwicklungskonzepte, die «Stadt der kurzen Wege», welcher zum Ziel hat, die einzelnen Quartierzentren aufzuwerten und die Dezentralisierung von Dienstleistungen wieder lokaler zu machen. Angebote des täglichen Bedarfs sollen in den einzelnen Quartieren bestehen (Reketat, 2022, online). Im öffentlichen Raum widerspiegeln sich die unterschiedlichsten Aneignungsinteressen unter divers herrschenden gesellschaftlichen Machtverteilungen, was bei der Ressourcenallokation ein vorsichtiges Abwägen bedarf (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 171). Bei der Umverteilung des öffentlichen Raums spielen zahlreiche Interessen zusammen. Gemäss Definition von Häberlin und Furchtlehner (2017) soll ein öffentlicher Raum grundsätzlich ohne physische und soziale Barrieren der integrativen Funktion und den gesellschaftlichen Ansprüchen gebühren und den eigenständigen Gebrauch von Stadt und dessen Identifikation mit dem Ort fördern. Alle temporären und längerfristigen Interventionen der städtischen Behörden sind somit mit Bedacht dem Nutzen des Gemeinwesens auszurichten (S. 172).

Das Ziel der Abschlussarbeit ist, die Auswirkungen der «Stadt der kurzen Wege» durch die effiziente Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen zu untersuchen. Des Weiteren werden die Herausforderungen der Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen im öffentlichen städtischen Raum aufgezeigt. Die urbanökonomische Abschlussarbeit beschränkt sich dabei auf den Ressourcenverbrauch im Bereich der Infrastruktur sowie den Pendler- und Transportwegen. Insbesondere wie die Aggregation von Einrichtungen und

Infrastrukturen durch die «Stadt der kurzen Wege» die Ressourcen schonender nutzen und gerechter umverteilen kann.

Die Struktur der Abschlussarbeit fundiert auf den theoretischen Grundlagen, welche den Rahmen des öffentlichen Raums bilden und den Umständen der aufgrund des Konzepts «Stadt der kurzen Wege» umzuverteilenden Ressourcen. Der empirische Teil der Abschlussarbeit basiert auf der Analyse der Daten aus den Experteninterviews sowie deren Interpretationen. Abgerundet wird die Abschlussarbeit mit der Beantwortung der qualitativen Forschung zugrundeliegenden Forschungsfragen und der Erläuterung der Erkenntnisse.

1.2 Der Arbeit zugrunde liegende Fragestellungen

In der Ausgangslage ist zu erkennen, dass aufgrund der unterschiedlichsten Aneignungsinteressen mit der Umverteilung der infrastrukturellen und finanziellen öffentlichen städtischen Ressourcen zahlreiche Herausforderungen auf die städtischen Behörden zukommen. In der vorliegenden Abschlussarbeit werden folgende Fragestellungen untersucht:

- Wie können städtische Behörden mit der «Stadt der kurzen Wege» und insbesondere der Aggregation von Einrichtungen und Infrastrukturen die flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen gerecht umverteilen?
- Was sind die spezifischen Herausforderungen bei der notwendigen Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen für die städtischen Behörden?

Die vorliegende wirtschaftswissenschaftliche Abschlussarbeit fokussiert sich auf den bisherigen und zukünftigen Einfluss des Konzepts «Stadt der kurzen Wege» im Bereich der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenverteilung sowie die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen, welchen die städtischen Behörden in der Konzeptumsetzung gegenüberstehen.

2. Grundlagen und Theorien

2.1 Stadtentwicklung im Laufe der Zeit

Die Entwicklung von Städten läuft keineswegs linear und homogen. Sie wird von externen Faktoren wie der demografischen Entwicklung, der Wirtschaft, des politischen Systems sowie den topografischen Gegebenheiten beeinflusst. Städte befinden sich daher stets im Wandel, was eine kontinuierliche planerische Anpassung erfordert (Taubenböck, Wurm, Esch, & Dech, 2015, S. 84). Bis Mitte des 19. Jahrhunderts bestanden in Europa befestigte Städte mit einer nach innen orientierten und stark verdichteten Stadtentwicklung. Die Industrialisierung zog die Bevölkerung mit dem Wunsch auf bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen vom Land in die Städte, was eine grosse Urbanisierungsphase mit grossen Herausforderungen für die Stadtentwicklung zur Folge hatte. Diese Siedlungsentwicklung hatte grosse Effekte auf die Städte und deren Morphologie. Um die historischen Städte bildeten sich grosse Gürtel mit regelmässigen Blockbebauungen, die als ganze Quartiere geplant wurden. Die Fläche als Ressource erfuhr eine liberalere Nutzung, wodurch eine geringere Dichte als in den historischen Stadtkernen entstand. Ab den 1960er-Jahren entstanden durch den gestiegenen Wohnraumbedarf des Mittelstandes sowie durch die gestiegene Mobilität infolge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch die Autos ein Trend der Suburbanisierung. In der Folge sind, insbesondere auch aufgrund der Trennung von Gebieten mit unterschiedlichen Nutzungsformen und -intensitäten, flächenintensive Städte entstanden, die sich in das Umland ausbreiteten. Durch das tägliche Pendeln und einer geringeren Ressourceneffizienz aufgrund weiteren Wegen generierten sie ein erhöhtes Verkehrsaufkommen (Taubenböck et al., 2015, S. 84). Das demografische, wirtschaftliche und bauliche Wachstum der Städte vollstreckte sich in den vergangenen Jahrzehnten vielmehr in einem Anschwellen nach aussen als in einem inneren Verdichtungsprozess. Die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur mit der preiswerten Mobilität erlaubte es der Bevölkerung einen ausgedehnten Handlungsraum zu wählen, was zu Verkehrsproblemen an diversen neuralgischen Punkten in den Agglomerationen führte (Taubenböck et al., 2015, S. 15).

Im Mittelpunkt der gegenwärtigen Stadtstrukturen stehen die Kriterien Dichte, Nutzungsdurchmischung und Polyzentralität. Die Inanspruchnahme von immer neuen Flächen rund um die Städte ist zu stoppen und die Verdichtung nach innen zu fördern. Die Polyzentralität oder die dezentrale Konzentration möchte die Siedlungsstruktur an

bereits bestehenden Siedlungskernen verdichten, die idealerweise bereits über bestehende Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (öV) verfügen. Mit diesen Massnahmen soll der motorisierte Individualverkehr sowie der Güterverkehr in den Städten minimiert beziehungsweise optimiert werden (Streich, 2011, S. 315-316).

2.2 Funktionsweise städtischer Räume in Abhängigkeit der Mobilität

Städte sind primär grosse Arbeits- und Konsummärkte und wegweisende Treiber für lokale und globale Umweltveränderungen (WBGU, 2016, S. 52). Solche Märkte funktionieren gemäss Bertaud (2018) am besten, wenn die Möglichkeit des Kontakts zwischen den einzelnen Marktteilnehmenden gesteigert und intensiviert wird. Ein multiplizierender Faktor für die Funktionalität solcher urbaner Räume ist dabei die reibungslose und zeitminimale Mobilitätsmöglichkeit für Personen und Güter (S. 143). Je grösser der Flächenbedarf pro Person, je länger sind die Pendlerdistanzen zwischen den Unternehmen als Arbeitsorte und der Bevölkerung als Arbeitnehmende. Laut Bertaud (2018) gibt es somit einen Zielkonflikt zwischen dem Landverbrauch und den Pendlerdistanzen (S. 51). Das Ziel vieler Verkehrsstrategien im urbanen Raum ist, den Zeitaufwand der Menschen, um Arbeitsplätze und Einrichtungen zu erreichen, zu optimieren. Städte, die jedoch nur auf die Reduktion der Reisezeit ihrer Bewohnenden fokussieren, tendieren zu einer unausgewogenen Mobilitätsstrategie, da sie künftige Arbeitskräfte ausgrenzen. Städte leben von Veränderungen, Möglichkeiten und Innovationen, daher müssen sie stets zukunftsgerichtet agieren und unterschiedliche Kontaktmöglichkeiten für Individuen diverser Kulturen und Ausrichtungen ermöglichen. Moderne Städte stellen daher trotz ihrer Konzentration diverse Möglichkeitsräume an unterschiedlichen Orten sicher, um mitunter auch die Kreativität ihrer Bewohnenden weiter zu stimulieren (Bertaud, 2018, S. 143-145).

Die Mobilität verursacht auch negative Effekte wie Stau, Umweltverschmutzung, Lärm, Unfälle sowie Flächenverbrauch. Um diese Belästigungen zu reduzieren, plädieren viele Stadtplanende, die Mobilität einzugrenzen. Viele träumen von klug geplanten Landnutzungsregelungen respektive raumplanerischen Vorgaben, die selbst in Grossstädten kurze Wege ermöglichen, die angenehm zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Die utopischen Landnutzungsregelungen beruhen normalerweise auf komplexen Vorschriften, die meist die Ent- beziehungsweise vermehrt Verflechtung von Arbeitsorten, Wohnorten und Freizeiteinrichtungen aufeinander

abstimmen. Die Mobilität ist eine gesellschaftliche und dabei auch urbane Notwendigkeit, die positiv gefördert und nicht eingeschränkt werden soll, um das wirtschaftliche und soziale Potenzial einer Stadt voll auszunutzen. In städtischen Räumen ist es dementsprechend notwendig, dass verkettete Reisen ermöglicht werden (Bertaud, 2018, S. 146). Unter verketteten Reisen versteht Bertaud (2018) das Zusammenhängen von Fahrten zu unterschiedlichen Zwecken. Verkettete Reisen sind für die Bewohnenden sowie für das Transportsystem effizient, indem sie die zurückzulegende Distanz verglichen mit mehreren Einzelfahrten massiv reduzieren. Trotz deren Transporteffizienz sind die verketteten Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder Carpooling-Angeboten¹ schwer umzusetzen (Bertaud, 2018, S. 146).

Menschen, die auf dem Land leben, gehen oft davon aus, dass sie umweltfreundlicher leben. Aufgrund deren Lebensstil benötigen sie jedoch oft viel mehr Wohnraum und Ressourcen als Stadtbewohnende, was der Umwelt einen erheblichen Schaden zufügt. Das konzentrierte Leben der Stadtbevölkerung mit der Verflechtung von diversen Nutzungen und der geringeren Verschwendung von diversen Ressourcen bringt gemäss Owen (2009) viele ökologische Vorteile mit sich (S. 9-10). Beispielsweise beanspruchen die Menschen in dichteren städtischen Gegenden tendenziell weniger Wohnfläche pro Kopf und benutzen vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel. Ein Anschluss an effiziente Fernwärme beziehungsweise Fernkühlungssysteme ist zudem wahrscheinlicher (Lucon, Ürge-Vorsatz, Ahmed, Akbari, Bertoldi, Cabeza, Eyre, Gadgil, Harvey, Jiang, Liphoto, Mirasgedis, Murakami, Parikh, Pyke & Vilarino 2014, S. 696). Städte sind in vielen Hinsichten effizienter, ökonomischer und umweltfreundlicher als ländliche Gemeinden. Gemäss Owen (2009) werden in Städten menschliche Aktivitäten auf engstem Raum konzentriert und so der menschliche Fussabdruck reduziert (S. 20). Ferner ist es nicht verwunderlich, dass in einer Stadt, in welcher innert wenigen hundert Meter zahlreiche unterschiedliche Orte mit diversen Angeboten des täglichen Bedarfs erreicht werden können, mehr Fussverkehr besteht als auf dem Land, wo je nach Region der eigene Briefkasten bereits in grosser Distanz situiert ist (Owen, 2009, S. 165). Die Verdichtung der diversen Nutzungen im städtischen Raum ist ein Generator für Umweltvorteile, doch bringt sie auch unterschiedliche negative und meist soziale Probleme mit sich (Owen, 2009, S. 12). Städtische Räume verändern die Umwelt nicht nur innerhalb ihrer Grenzen, sondern wirken durch ihre Ausbreitung, den Ressourcenbedarf sowie den verursachten

¹ Carpooling: Gemeinsame und gleichzeitige Nutzung eines Fahrzeuges durch seinen Eigentümer und einer oder mehreren Personen für dieselbe Strecke (VCS Verkehrs-Club der Schweiz, 2023).

Abfall auch über ihre Grenzen hinweg und sind trotz des relativ gesehen geringen Prozentsatzes an Grundfläche eine treibende Kraft in der globalen Landnutzung (WBGU, 2016, S. 170-173).

2.3 Der öffentliche städtische Raum

Der öffentliche Raum in Städten ist das Pendant zum privaten Raum. Unter öffentlichem Raum werden jene Teile der Stadt verstanden, welche durch die Öffentlichkeit uneingeschränkt und frei nutzbar sind. Darunter fallen gemäss Häberlin und Furchtlehner (2017) Strassenräume, Wege, Parkanlagen und Plätze (S. 171). Der öffentliche städtische Raum steht sinnbildlich für die Vielfalt der Gesellschaft vor Ort und ist durch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche auch Austragungsort von Differenzen. Solche Brennpunkte im städtischen Leben müssen durch das Gemeinwesen und die Stadtverwaltungen entsprechend den sich verändernden gesellschaftlichen Entwicklungen positiv koordiniert werden. Die laufende gesellschaftliche Entwicklung bedingt ein stetig menschenorientiertes Umfunktionieren der Räume respektive die Umverteilung der Ressourcen. Zur Umverteilung zählen die gerechte Verteilung flächenspezifischer Ressourcen, die prinzipielle Erreichbarkeit öffentlicher Räume durch soziale Gruppierungen, die Nutzungsdurchmischung sowie die ansprechende Gestaltung des Erscheinungsbildes. Der öffentliche Raum widerspiegelt dabei die Gesellschaft und somit auch die Machtverhältnisse, wer unter welchen Umständen den öffentlichen Raum nutzen darf und kann (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 172-174).

Unter der Berücksichtigung, dass Innovationszyklen bei gebauter Infrastruktur sehr lange dauern und die Gestaltung des öffentlichen Raums viel Zeit in Anspruch nimmt, ist bei der städtebaulichen Planung eine grosse Bedeutung dem Diskurs in Bezug auf die städtebauliche Gesamtkonzeption zuzuweisen (Scheler, 2019, S. 117). Bei der Planung von neuen Infrastrukturen und insbesondere von Strassen ist die Flexibilität strategisch mitzudenken, sodass eine spätere Umverteilung oder Anpassung an mögliche zukünftige Bedürfnisse ohne umfangreiche Baumassnahmen erfolgen kann (Scheler, 2019, S. 125).

2.3.1 Strassen als öffentlicher Raum

Strassen haben gemäss Bertaud (2018) unterschiedliche Funktionen: Beleuchtung, Ventilation, Abwicklung des Fuss- und Fahrzeugverkehrs, Bereitstellung von Erholungsräumen, Parkplätzen, Bepflanzungen, usw. Für die Zuteilung respektive Verteilung von Strassenflächen auf die jeweiligen Funktionen gibt es nach Bertaud (2018) jedoch kein marktwirtschaftlicher Ansatz (S. 87).

Grosse Strassen haben auch eine begrenzende Wirkung, indem sie Quartiere und Gebiete separieren. Entlang grösserer Strassen resultieren meist nur schwach überlappende (Fussgänger-) Zonen. Strassen, die oft nur zum Komfort der Autofahrenden dienen, von Gebäuden mit primärer Wohn- und Büronutzung gesäumt sind und praktisch kein kommerzieller Betrieb auf Strassenebene zulassen, sind für Fussgängerinnen und Fussgänger unattraktiv (Owen, 2009, S. 175). Die Verkehrsregeln sind auf vielen Strassen so festgelegt, dass ein freies Überqueren von Strassen für Fussgängerinnen und Fussgänger aus Sicherheitsgründen verboten ist. Die primäre politische Intention dieser Regelung ist nach Owen (2009), den Verkehr für die Autofahrenden einfacher zu halten. Er verweist beim Argument der Sicherheit auf Studien, die aufzeigen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sicherer sind, wenn sie Strassen an beliebigen Orten frei überqueren könnten, da die Autofahrenden auf diesen Abschnitten aufmerksamer unterwegs seien (S. 184). Strassen sind für Städte unverzichtbar, denn das Strassensystem bildet das Rückgrat des Transportsystems und ist für die Funktionalität des gesellschaftlichen Lebens essentiell. Das Bereitstellen von einem verbesserten, sprich effizienteren Angebot an Strassen in dicht besiedelten Städten ist aufgrund der hohen unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedensten Nachfragenden mit geringem Erfolg gekrönt. Um dem aktuellen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden, ist der Druck auf die Behörden zum Ausbau des Strassennetzes insbesondere in den attraktivsten und teuersten Gebieten der Städte sehr hoch und gemäss Bertaud (2018) kaum umzusetzen (S. 175). Eine Verbreiterung der Strassen in den attraktivsten und teuersten Gebieten der Städte würde die wertvollsten Immobilien einer Stadt zerstören, welche ausdrücklich der Grund für die Attraktivität des Gebietes sind. Die wertvollen Geschäfts- und Wohnflächen würden durch nicht bepreiste Strassenflächen ersetzt werden. Ein Zielkonflikt besteht zudem, da die attraktivsten und zentralen Gebiete einer Stadt die hauptsächliche Nutzung des Strassenraums verursachen. Der stetig zunehmende motorisierte Verkehrsfluss in Innenstädten ist gemäss Bertaud (2018) mit dem Bereitstellen eines angenehmen Fussverkehrs unvereinbar. In der Vergangenheit versuchten Stadtplanende alternativ zur

Strassenverbreiterung mit Hochstrassen der Nachfrage gerecht zu werden, was nicht ganz so zerstörerisch wirkt, die Lebensqualität in den betroffenen Stadtteilen aber massiv einschränkt und hohe Kosten mit sich bringt, was in Abschnitt 2.5.1 noch weiterführend behandelt wird (Bertaud, 2018, S. 175-176).

2.3.2 Parkplätze entlang von Strassen

Das an einigen Orten zugelassene Parken von Fahrzeugen auf den Strassen schränkt die Bewegungsfreiheit aller Verkehrsteilnehmenden ein. Eine effizientere Nutzung des gegenwärtigen Strassenraums könnte die verfügbare Fläche für Fussgänger und Fussgängerinnen, Fahrräder, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr vergrössern (Bertaud, 2018, S. 176). Durch das Parken von Fahrzeugen am Strassenrand stehen die Flächen zudem nicht für alternative Nutzungen wie Strassenrestaurants, Aufenthaltsräume oder Grünflächen zur Verfügung. Die Verlagerung aller Parkplätze von der Strasse in Tiefgaragen würde die Mobilität in der Stadt, die Sicherheit des Fuss- und Fahrradverkehrs und die Attraktivität der Stadt erheblich steigern. Gesellschaftspolitisch sei die Reduktion von Parkplätzen auf Strassen jedoch kaum durchzusetzen, da gemäss Bertaud (2018) die Autofahrerinnen und Autofahrer das Recht auf Parkplätze im öffentlichen Raum als grundlegendes Recht ansehen würden (S. 176).

2.3.3 Parks und Freiflächen

Parks und Freiflächen sind teilweise Gegenstand regulatorischer Zonenordnung, deren Allokation nach Bertaud (2018) aber meist auf dem Zufall beruht (S. 87). So werden beispielsweise die Fluss- oder Seeufer von Städten häufig als öffentliche Räume ausgewiesen. Die Menge an öffentlichen Freiflächen hängt dabei oft von topografischen oder gar historischen Oportunitäten ab (Bertaud, 2018, S. 87). Vielerlei Freiflächen die so gelegen sind, dass sie für möglichst viele Bewohnerinnen und Bewohner zugänglich sind – demnach nicht nur im Zentrum einer Stadt – steigern die städtische Vitalität in kultureller sowie ökologischer Hinsicht, so Owen (2009, S. 175). Auf die Motivation von Bewohnerinnen und Bewohnern, das Gehen und somit den Fussverkehr als praktische Fortbewegungsart zu nutzen, könnten aber überdimensionierte Grünzonen eine kontraproduktive Wirkung haben. Das Gehen als Fortbewegungsmittel erfordere nach Owen (2009) für dessen Attraktivität nahegelegene und gut erreichbare Destinationen mit abwechslungsreichen und belebten Strassenabschnitten und nicht weitläufige grüne Landschaften (S. 181).

2.4 Marktabsenz bei öffentlichen Räumen

In Städten kreieren die Märkte stets neue Formen der Landnutzung und machen andere obsolet. Dieses Recyceln von Fläche führt oft zu positiven Wohlfahrtseffekten für die gesamte Gesellschaft. Die Behörden greifen dabei regulierend, beispielsweise mit Ausnutzungsziffern bei der Zonenplanung, in die Umnutzung ein, um die marktgetriebenen Recyclingprozesse zu verlangsamen (Bertaud, 2018, S. 56). Gemäss Bertaud (2018) kann der Wille nach historischer Erhaltung ein Grund zur Verhinderung der marktorientierten Landumnutzung sein, was auch an entsprechenden Orten ökonomisch oder kulturell legitimiert werden kann (S. 60).

Marktmechanismen sind wirksam, um das städtische Landangebot im privaten Raum zu erhöhen und die Landnutzung sowie die Menge des verbrauchten Landes festzulegen. Der öffentliche Raum, also Strassen und öffentliche Flächen, unterliegen jedoch nicht den Markttransaktionen, weshalb ein «top-down» Ansatz die einzige Möglichkeit darstellt, öffentliche Flächen zu allozieren (Bertaud, 2018, S. 61). Um ein adäquates Angebot an Strassen und öffentlichen Räumen sicherzustellen, sind die Behörden teilweise auch gezwungen, auf enteignende Massnahmen zurückzugreifen. Da die Nutzerinnen und Nutzer von öffentlichen Räumen keinen direkten und adäquaten Preis für die Fläche bezahlen, ist es für die Märkte unmöglich das Gleichgewicht zwischen der nachgefragten Menge und dem Angebot sicherzustellen (Bertaud, 2018, S. 82-84). Im öffentlichen Raum, wo nicht die Märkte die Nutzungen weiterentwickeln, braucht es somit rationelle Eingriffe, um die geschaffenen Formen zu modifizieren. Die Menge, Örtlichkeit und Standards von öffentlichen Räumen sowie Strassen müssen dementsprechend von den Behörden vorgegeben werden, da aufgrund der hohen Stabilität des Angebots eine freie Zugänglichkeit kaum sichergestellt werden kann (Bertaud, 2018, S. 61-62).

2.5 Unterschiedlicher Ressourcenverbrauch von Verkehrsmitteln

Der zusätzliche Energieverbrauch von Fussgängerinnen und Fussgänger durch die körperliche Bewegung bringt nicht so viel fossiler Ressourcenverbrauch mit sich, wie es beispielsweise der öffentliche Verkehr oder der motorisierte Individualverkehr mit sich bringen. Zudem erfordern der Fuss- und Fahrradverkehr gegenüber den anderen Verkehrsträgern eine deutlich unkompliziertere Infrastruktur und ist aufgrund der körperlichen Bewegung zudem gesundheitsfördernd (Owen, 2009, S. 164-165). Die

beanspruchte Fläche variiert dabei je nach Transportmittel und Geschwindigkeit (Randelhoff, 2014, online).

Gemäss Bertaud (2018) soll das Ziel der Verkehrs- und Stadtplanenden die Reduktion der Reisezeit sowie der Transportkosten und nicht primär die Reduktion der Distanzen sein. Gemäss seinen Erläuterungen habe die Art der zur Verfügung stehenden Transportmittel und das entsprechende Transportnetz mit den Taktfrequenzen einen grösseren Einfluss auf die Mobilität als die zurückzulegende Distanz (Bertaud, 2018, S. 148). Für global gesehen relativ kleine Städte mit circa 200'000 Bewohnenden bilde die Kombination von Transportmöglichkeiten wie das Gehen, Fahrradfahren und die Linienbusse zusammen ein adäquates Transportangebot. Der motorisierte Individualverkehr mit den Autos und Motorrädern sei ergänzend geeignet für die Wege in die Peripherie. Sobald die Städte grösser werden und über eine Million Personen beherbergen, werden die zuvor genannten Verkehrsmittel inadäquat und neue beziehungsweise schnellere Transportmittel müssten gebaut werden (S. 148). Bertaud (2018) begründet den Bedarf an unterschiedlichen Transportmitteln mit den teuren Landpreisen. Die Transportmittel sollen nicht nur schneller werden, sondern müssten auch weniger Landfläche beanspruchen. In diesem Zusammenhang schreibt Bertaud (2018) von den unter Abschnitt 2.5.1 angesprochenen unterirdischen oder hochgelegenen Verkehrssystemen, die etabliert werden müssten. Transportsysteme können nicht einfach mit dem Bevölkerungswachstum skaliert werden, sie müssen ab einer gewissen Grösse des städtischen Raums komplett neu gestaltet werden (Bertaud, 2018, S. 148).

Die Mobilität verursacht negative externe Effekte in Bezug auf Reisezeit, Kosten, (Luft-) Verschmutzung und Überbelastung respektive Stau. Diese negativen externen Effekte bringen grosse Herausforderungen mit sich, die mit der heutigen Technologien schwer zu eliminieren sind, jedoch eingegrenzt werden können. Werden die negativen Effekte reduziert kann die soziale Wohlfahrt gesteigert werden, da mehr Zeit für Freizeit und Arbeit resultiert und die allgemeine Gesundheit aufgrund der abnehmenden (Luft-) Verschmutzung steigt. Stadtplanende sind daher angehalten negative externe effekte der Mobilität stets zu reduzieren (Bertaud, 2018, S. 149). Gemäss Bertaud (2018) soll dabei nicht die Mobilität der Bevölkerung eingeschränkt werden, sondern die Verkehrsträger mit neuen Technologien effizienter und schneller gestaltet und die Kapazitäten erhöht werden (S. 149).

2.5.1 Ersatz von Fläche durch Kapital

Der Bau von unterirdischen Verkehrssystemen wie Metros ist eine Möglichkeit, Fläche durch Kapital zu ersetzen. Die Kapitalkosten für den Bau von unterirdischen Verkehrssystemen sind jedoch immens. Damit sie von der Gesellschaft getragen werden, sollten deren Kosten dem Betrag der eingesparten Fläche für weitere Strassen entsprechen und diesen nicht übersteigen (Bertaud, 2018, S. 177). Zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit der unterirdischen Verkehrssysteme kann gemäss Bertaud (2018) die Investition mit der Summe des geschaffenen Werts der angrenzenden Grundstückspreise verglichen werden und dürfte diesen Mehrwert für das geschaffene Land nicht übersteigen (S. 177). Investitionen in Transportsysteme sollen nach Bertaud (2018) immer mit den umliegenden Immobilienpreisen in Verbindung gesetzt werden. Die hohe Nachfrage in einem Gebiet führt zu hohen Grundstückspreisen und weist Planende darauf hin, dass viele versuchen, den Zugang zu diesen Gebieten zu erlangen. Gleichzeitig verhindern die hohen Grundstückspreise eine verkehrsgerechte Verbreiterung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Abschnitt 2.3). Ein unterirdisches Verkehrssystem wird somit durch das Verhältnis zwischen dem Bodenpreis und den Kosten für den Tunnelbau legitimiert (Bertaud, 2018, S. 177). Die wirtschaftliche Legitimation ist bei allen Umverteilungen von Flächen oder deren Ersatz durch Kapital zu klären. Das Beispiel der unterirdischen Verkehrsinfrastruktur steht dabei exemplarisch für anderweitige Umverteilungen, die hohe Investitionen mit sich führen, wie auch das Erstellen einer Hochbahn, Überdachung, usw.

2.5.2 Verrechnung der beanspruchten Verkehrsfläche

Viele Behörden ergreifen unterschiedliche administrative Massnahmen, um die Gesellschaft zu motivieren auf flächenschonendere Verkehrsmittel umzusteigen und die bestehenden Strassensysteme effizienter zu nutzen (Bertaud, 2018, S. 190). Je nach Einsatz einer administrativen Massnahme und deren Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden kann ein Eingriff aufgrund ungenügender Umsetzung oder zeitlichen Unterschiede zwischen Nachfrage und Angebot auch zu einer ineffizienten Nutzung des Strassenraums führen (Abschnitt 2.4) (Bertaud, 2018, S. 197).

Es zeigt sich, dass der Strassenverkehr stark mit der Immobilienökonomie zusammenhängt und auch als Immobilienproblem mit immobilienökonomischen Ansätzen anzugehen ist. Die Nutzung des Strassenraums ist nach Bertaud (2018) an der zeitlichen Flächennutzung der Pendlerinnen und Pendler zu orientieren. Eine Person, die

eine städtische Strasse nutzt, habe dem gleichen Preismechanismus zu unterliegen, wie ein Gast in einem Hotel. Der Preis hängt dabei von der Lage, Fläche und dem Zeitraum der Nutzung ab. Dies würde aber eine perfekte Abstimmung der marktlichen Treiber (Angebot und Nachfrage) erfordern, um das System der Miete auf die Fahrzeuge anzuwenden. Um eine optimale Auslastung des Strassensystems generieren zu können, müssten sich die Gebühren nach dem aktuellen Angebot und der aktuellen Nachfrage orientieren. Der Fokus soll jedoch nicht in der Gewinnmaximierung liegen, sondern in der Vermeidung von Stau (S. 197). Auch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ist gewillt, die Verkehrsspitzen zu brechen und eine harmonischere Beanspruchung der Verkehrsinfrastruktur durch Mobility-Pricing² zu erreichen (UVEK, ohne Datum, online). Ein Auto würde gemäss Bertaud (2018) nach der erhöhten Reisezeit anderen Verkehrsteilnehmenden aufgrund dessen Anwesenheit bepreist (S. 197). Solche Staugebühren würden Pendlerinnen und Pendler davon abhalten, Fahrten, die zu anderen Zeiten möglich wären, während den Hauptverkehrszeiten durchzuführen und würden zudem zur effizienteren Nutzung der Fahrzeuge animieren (Bertaud, 2018, S. 197).

In allen Städten wird ein Grossteil der Strassenfläche dem Parken (Abschnitt 2.3.2) und nicht dem fliessenden Verkehr zugewiesen. Diese Nutzung strassenseitiger Parkfelder war ursprünglich für das Be- und Entladen von Personen und Gütern angedacht. Für den Betrieb einer funktionierenden Stadt mit den unterschiedlichsten Betrieben und ansässigen Bewohnenden, aber auch für die entsprechende Instandhaltung, Instandsetzung und Erstellung von Gebäuden und Infrastrukturen ist diese Funktion zwingend notwendig (Bertaud, 2018, S. 200). Gemäss Bertaud (2018) sei es jedoch absurd, der knappe und meist verstopfte Strassenraum für das Parken von unbenutzten Autos zu nutzen. Mit dem dauerhaften Parken von Autos am Strassenrand wird ein grosser Teil des Strassenraums eingenommen und verdrängt die Be- und Entladefunktion in die zweite Reihe und reduziert die dem Verkehr gewidmete Fläche zusätzlich, was zu Stauaufkommen und Sicherheitsrisiken führt (S. 200). Wie beim Verkehr könnte auch hier mit dynamischen, adäquaten und lenkenden Preisen, die mit neuen Technologien

² Mobility-Pricing: Wer Mobilität konsumiert, trägt deren Kosten. Die Mobilitätsnutzenden bezahlen je nach Zeit und Umfang der Nutzung einen entsprechenden Preis für die konsumierte Mobilität (Schwarz, 2012, online).

erhoben und verrechnet werden, eine Lösung zur effizienten und gerechten Immobiliennutzung respektive Parkflächennutzung darstellen (Bertaud, 2018, S. 200).

Durch den Einsatz von neuen Technologien anhand einer Smart-City³, welche eine allgemeine Effizienzsteigerung, sowie eine Optimierung der Verwaltungsabläufe ermöglichen, erhofft man sich die Verringerung des generellen Ressourcenverbrauchs (WBGU, 2016, S. 52). Mit transparenten Kosten pro gefahrenem Kilometer oder geparkter Dauer, die durch neue Technologien ermittelt werden, könnte die Reiseentscheidung sowie die Verkehrsmittelwahl der Nutzenden beeinflusst und gesellschaftlich effizient gesteuert werden. Dies könnte auch die Flächennutzung respektive den Flächenbedarf reduzieren (Bertaud, 2018, S. 199). Mit Smart-City-Technologien könnten beispielsweise auch Car-Sharing⁴-Betriebe attraktiver und besser ausgelastet werden. Diese führen zu verkürzteren Parkzeiten sowie einer geringeren Nachfrage nach Parkplätzen und tragen so positiv zur Flächen- und Zeiteffizienz bei (Mitchell, Borroni-Bird, & Burns, 2010, S. 6).

2.6 Auswirkungen der Raumplanung auf die Wahrnehmung

Wie unter Abschnitt 2.1 chronologisch erläutert, entstand zwischen 1960 und 1970 das äusserst robuste Modell der monozentrischen Stadt. Die Vision vieler Stadtplanenden, die durch Design, Planung und Investitionen erreicht werden kann, ist jedoch meist nicht messbar. UrbanökonomInnen hingegen sind zufrieden, wenn Design und Planung eine weniger ambitionierte Rolle spielen und sie mehr auf das Analytische setzen könnten. Sie interessieren sich vermehrt auf die Marktkräfte und die Eingriffe, die durch die Behörden getätigt werden sowie deren Auswirkungen (Bertaud, 2018, S. 94). Die Aufgaben der städtischen Behörden und Regierungen sind in den letzten Jahren aber zunehmend komplexer geworden, denn heute verfolgen, wie unter Abschnitt 2.3 dargelegt, zahlreiche städtische Akteure aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft unterschiedliche Interessen (UN-Habitat, 2009, S. 73).

Sobald eine Stadt in ihrer Flächennutzung ausreichend kompakt ist, werden auch die öffentlichen Verkehrsmittel für viele Fahrten ineffizient und die Menschen entscheiden

³ Smart-City: Eine Smart-City nutzt Technologien, Innovationen und Daten, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu erhöhen und die Standortattraktivität für Betrieben zu verbessern. Zudem ist eine Smart City bestrebt, die Infrastruktur effizienter zu nutzen und die Ressourcen zu schonen. Die Menschen stehen bei allen Transformationsüberlegungen im Zentrum (Smart City Luzern Nord, ohne Datum, online).

⁴ Car-Sharing: Mit dem Car-Sharing besitzt man das Auto nur dann, wenn man es wirklich braucht, da man auf eine ganze Flotte von Fahrzeugen zugreifen kann, die einer Gemeinschaft zur Verfügung stehen (Mobility Genossenschaft, ohne Datum, online).

sich vermehrt zu Fuss oder mit dem Fahrrad die einzelnen Strecken zurückzulegen. Diesen Punkt zu erreichen, ist für städtische Räume ein erstrebenswertes Ziel, denn aus ökologischer Sicht sind das Gehen und das Fahrradfahren die idealen Verkehrsmittel (Owen, 2009, S. 163). Gemäss Scheler (2019) sei es wesentlich schwieriger, ein fussläufiges Quartier zu entwickeln, als eines mit Strassen und Parkplätzen für entfernungsunempfindliche motorisierte individuelle Verkehrsmittel. Neben breiten Trottoirs benötigen Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Fahrradfahrende Ziele in zumutbaren Entfernungen sowie angenehme und sichere Räume, in denen die Fortbewegung angenehm ist (S. 118).

In einem dicht bewohnten Raum steigt die Mobilität der Bevölkerung aufgrund von kürzeren Distanzen zwischen Wohn-, Arbeitsorten sowie Freizeiteinrichtungen (Bertaud, 2018, S. 147). Die Art und Weise, wie ein Raum bebaut ist, beeinflusst das Verkehrsverhalten der Personen stark, denn wo Gebäude langgezogen gebaut sind und weiter voneinander entfernt liegen sowie die Durchmischung der diversen Nutzungen geringer ist, erscheint die Entfernung länger als sie wirklich ist. Eine kompakte Bauweise lässt die Entfernung weniger einschüchternd erscheinen und erhöht die Wahrscheinlichkeit, dass die Personen sich für kurze Distanzen für das Gehen oder Fahrradfahren entscheiden. Die Transportvorteile der Dichte hängen daher nicht nur von der tatsächlichen Distanz sondern auch von der wahrgenommenen Distanz ab (Owen, 2009, S. 167). Auffallend sei gemäss Owen (2009), dass Pendlerinnen und Pendler weniger gerne durch grosse Parks oder andere offenen Flächen gehen als entlang von lebhaften Strassen, was auf die wahrgenommene Distanz zurückzuführen sei (S. 168). Städtische Räume sind nur lebhaft, wenn sie es Menschen ermöglichen, im Kontext alltäglicher Handlungen in Kontakt zu treten. Daher sollen Räume zusammenhängende, direkte und logische Wege aufweisen, welche die verschiedensten Orte in einem kompakten Netz verbinden. Die täglichen Wege sollen zu deren Attraktivitätssteigerung gesäumt sein von Gebäuden mit unterschiedlichsten Formen, Materialien und Grössen. Das sich darin befindende Angebot für den täglichen Bedarf soll den Menschen eine attraktive visuelle Abwechslung bieten und so zu einer nachhaltigen Mobilität motivieren (WBGU, 2016, S. 95).

2.7 Finanzierung des städtischen Strassenraums

Bei der Entwicklung der flächenspezifischen Ressourcen des öffentlichen städtischen Raums und deren Umverteilung sind die Behörden stets mit dem Aspekt der knappen oder teilweise gar fehlenden Finanzmittel konfrontiert (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 175). Die finanziellen Ressourcen generieren die Städte grösstenteils durch das Erheben direkter Steuern bei privaten und juristischen Personen und je nach der Finanzstärke durch Unterstützungen aus dem Finanzausgleich (Kanton Zürich, ohne Datum, online). Des Weiteren kommt es vor, dass den Gemeinden zweckgebundene Zuwendungen wie beispielsweise Schenkungen oder Legate übergeben werden. Da diese ausschliesslich im Sinne der Zweckbestimmung verwendet werden dürfen, werden diese in der Sonderrechnung ausgewiesen (Kanton Zürich Direktion der Justiz und des Innern, 2021, S. 322).

Im Strassenverkehr werden die Kosten für den Bau und Unterhalt von Strassen den spezifisch Nutzenden nicht explizit in Rechnung gestellt. Faktisch ist dies eine implizite Subvention von Strassennutzerinnen und -nutzern, was zu einer Überbeanspruchung der Strassen und damit zu Stau führen kann (Bertaud, 2018, S. 199). Mittels Staugebühren möchten viele ausländische Behörden Verkehrsstaus vermeiden und für die Pendlerinnen und Pendler während den Hauptverkehrszeiten den Verkehrsfluss aufrecht erhalten (Abschnitt 2.5.2).

In der Schweiz beruht die Finanzierung der Strasseninfrastruktur auf dem Prinzip des Föderalismus. Der Bund, die Kantone sowie die Gemeinden sind für die Finanzierung der Investitions- und Betriebskosten der eigenen Strassen verantwortlich. Die Kantone finanzieren die Kantonsstrassen mittels der Motorfahrzeugsteuer sowie durch die Unterstützung vom Bund mit Hilfe des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Die Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel stellen den überwiegenden Teil der Einnahmen von NAF und SFSV dar (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2023, online). Die Gemeinden finanzieren ihre Strasseninfrastruktur ausschliesslich durch die zuvor genannte ordentliche Gemeindesteuer (Graber, 2013, online).

Die steigende Anzahl an Elektrofahrzeugen führt zu einem Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer, weshalb diese Einnahmequelle langfristig durch eine neue Abgabe zu ersetzen ist (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2023, online). Diese Notwendigkeit zur Anpassung der Preisgestaltung ermöglicht eine Systemveränderung hin zu einer

Strassenfinanzierung, die näher an den tatsächlichen Kosten liegt und auch den Energieverbrauch, die (negativen) externen Effekte sowie den Flächenverbrauch an Immobilien, sprich Strassen und Parkflächen, berücksichtigt (Abschnitt 2.5.2). Gemäss Bertaud (2018) können «richtige Preise» zu einem basisorientierten städtischen Umfeld, einer verbesserten Mobilität mit weniger Staus und Umweltverschmutzung sowie einem besseren Angebot an bezahlbarem Wohnraum führen (S. 199).

2.8 Literarische Betrachtung der «Stadt der kurzen Wege» und deren Kritik

Der in Abschnitt 2.1 erwähnte Gedanke aus den 1960er Jahren, die räumliche Trennung von Gebieten mit unterschiedlicher Nutzungsformen und -intensitäten, führte zu einer starken Raumbeanspruchung der knappen Ressource «Fläche». In jüngerer Zeit zeigte sich, dass der Flächenverbrauch, der damit einhergehende Mobilitätsanstieg, die soziale Polarisierung und die Umweltbelastungen in voneinander getrennten und suburbanen Stadtformen deutlich grösser sind als in kompakten respektive dichten städtischen Siedlungen. Zentrale Lagen für Betriebs-, Dienstleistungs- und Wohnstandorte haben aufgrund deren Nähe zueinander und dem aggregierten städtischen Umfeld vermehrt an Attraktivität gewonnen. Das ökologische Verständnis in Bezug auf den Flächenverbrauch und die Verkehrsmengen fand in der Gesellschaft grosse Bedeutung. Die Gesellschaft strebt zunehmend eine kompakte und funktional durchmischte Stadt, also eine «Stadt der kurzen Wege» an. Die funktionale Durchmischung hilft bei der Verkürzung der alltäglichen Verkehrs- und Pendlerwege, der Steigerung des Anteils an öffentlichem Verkehr, der Energieeffizienz und der Sicherung des städtischen Lebens durch die Verminderung der sozialen Polarisierung. In gewisser Weise ist die «Stadt der kurzen Wege» eine Rückbesinnung an die europäische Stadt, die über Jahrhunderte durch eine funktionale, soziale und ökonomische Durchmischung geprägt war und so das städtische Leben wesentlich prägte. Die Verdichtung und Durchmischung von Nutzungen führen zu ökonomischen Vorteilen wie Kostenreduktionen und effizientere Flächennutzungen (Kemper, Kulke, & Schulz, 2012, S. 10). Das Konzept «Stadt der kurzen Wege» will die Stadt an die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner ausrichten und die Aufenthaltsqualität auch in immer dichter besiedelten Räumen verbessern. Durch eine hohe Nutzungsdurchmischung sollen Einkaufsmöglichkeiten-, Gesundheits-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen schnell und ohne Auto erreichbar werden und die Lebensqualität der Menschen erhöhen (Reketat, 2022, online). Im Anhang wird mit

beispielhaften Analysen der Städte Luzern und Zürich aufgezeigt, welche Strategien in Bezug zur «Stadt der kurzen Wege» in den Raumentwicklungskonzepten und Mobilitätsstrategien definiert wurden.

Mit der «Stadt der kurzen Wege» besteht zum einen die Intention die Pendlerdistanzen und -zeiten zu verkürzen, zum anderen aber auch mehr Pendlerinnen und Pendler für den Umstieg auf langsamere Verkehrsmittel zu motivieren. Gemäss Bertaud (2018) reduziere keine dieser Massnahmen effektiv die Umweltverschmutzung oder die Staubildung, sie verringern nur die Mobilität der Bevölkerung. Wenn Stadtplanende die Reduktion der Umweltverschmutzung und Staus zum Ziel hätten, müssten sie versuchen, die grossstädtischen Arbeitsmärkte in kleinere aufzuteilen (S. 152). Die arbeitende Bevölkerung bevorzuge jedoch klar den Zugang zu einem breiten und diversen Arbeitsmarkt gegenüber der Reduktion von Pendlerdistanzen und -zeiten, so Bertaud (2018) weiter (S. 152). Mit einem ausgewogenen Wohn- und Arbeitsmarkt, wie es in der «Stadt der kurzen Wege» vorgesehen ist, würden die Arbeitnehmenden primär für Jobs in ihrer Umgebung Ausschau halten. Wenn sie eine weiter entferntere Arbeitsstelle antreten, würden sie umziehen, was hohe Transaktionskosten verursacht. Die Nähe zum Arbeitsort wäre somit das einzige Kriterium bei der Wahl des Wohnortes. Wenn die «Stadt der kurzen Wege» auch im Hinblick auf die Wohn- und Arbeitsorte stringent umgesetzt würde, hätte dies eine Fragmentierung der Arbeitsmärkte, ein Rückgang der Mobilität sowie ein Rückgang der städtischen Produktivität zur Folge (Bertaud, 2018, S. 153).

Oft wird beim Konzept der «Stadt der kurzen Wege» auch kritisiert, dass es nur der Gewissensberuhigung der Planenden dient oder sogar nur ein Wunschdenken darstellt (Kemper et al., 2012, S. 10). Mit der Mischnutzung der Quartiere soll der Flächennutzungsmix gesteigert werden. Dieser soll jedoch «bottom-up» durch die Nachfrage der Haushalte und Unternehmen vorangetrieben werden und nicht «top-down» durch die Regierung (Bertaud, 2018, S. 152).

2.9 Bedeutung der Umverteilung von Ressourcen

International bestehen zahlreiche Systeme, die das «Ob» und «Wie» der Disponibilität über die städtischen Flächen und deren Nutzung regeln. Wie unter Abschnitt 2.3 erläutert, bestehen primär öffentliche und private Räume. Basierend auf diversen historischen und kulturellen Gesichtspunkten bestehen aber auch gemeinschaftliche Besitz- und Nutzungsformen, wie das kollektive Eigentum. Mit der Parzellierung und Gliederung von Flächen werden einzelne Grundstücke definiert, an welchen Eigentum erworben werden kann. In der Schweiz wird das Eigentum an Grundstücken im Grundbuch festgehalten (WBGU, 2016, S. 171-173).

Gemeinden haben stets zu prüfen, ob im städtischen Infrastrukturgefüge Verdichtungspotenziale verfügbar sind, denn aus Sicht der Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung ist eine Aggregation solcher Flächen sinnvoll, wenn nicht sogar unumgänglich. Das verborgene Potenzial von noch ungenutzten beziehungsweise untergenutzten Flächen ist zu identifizieren und entsprechend zu entwickeln (Scheler, 2019, S. 125). Die hoheitliche Nutzungsordnung regelt den konkreten Rahmen der Flächennutzungsgestaltung. Faktoren hierzu bilden das Subsidiaritätsprinzip sowie die lokalen Gegebenheiten unter Einbezug der relevanten Mitwirkenden, die Schaffung von allgemeinen Ressourcen und Kapazitäten sowie deren Umverteilung auf die Gemeindeebene und die Um- respektive Durchsetzung von Standards mit hoheitlichem Anspruch (WBGU, 2016, S. 182). Um die diversen Interessen innerhalb der städtischen Transformation bei der Anpassung an den Klimawandel und die diversen Entwicklungsdynamiken in Einklang zu bringen, sind Aushandlungsprozesse notwendig. Während den notwendigen Anpassungsprozessen wird definiert, wie genau die Infrastrukturen und Flächen erweitert, umgenutzt, rückgebaut oder die Flächennutzungen flexibilisiert werden können (WBGU, 2016, S. 216).

2.9.1 Beleuchtung des Aspekts flächenspezifische Ressourcen

Flächen sind eine der zentralen Ressourcen einer Stadt, wodurch deren Verteilung auf verschiedene Anspruchsgruppen (Öffentlichkeit, Privatpersonen oder Unternehmen) sowie deren Nutzungsausgestaltung für die städtische Entwicklung wichtig sind. Das soziale urbane Zusammenleben, wie auch die architektonische Gestaltung der Quartiere sind zentral. Die effektive Nutzung der Flächen ist relevant für die meisten verändernden Handlungsfelder und bilden daher einen wesentlichen Ansatzpunkt für die Umwandlung der städtischen Räume hin zu mehr Nachhaltigkeit. Die Transformation der

Flächennutzung respektive die Flächenumverteilung hat sich primär an den Zielen eines polyzentrischen Raums mit der Minimierung des Landverbrauchs, der Gemeinwohlorientierung, der zukünftigen Anpassungsfähigkeit der Nutzung sowie der nachhaltigen räumlichen Gestaltung zu orientieren (WBGU, 2016, S. 185). Je dynamischer sich die Städte vergrössern und verändern, desto undurchsichtiger sind die Flächenentwicklungen und -nutzungen. In der Regel werden diese, wie im vorangegangenen Abschnitt 0 erwähnt, durch die Eigentumssysteme, die gewohnheits- und hoheitsrechtlichen Vorgaben sowie die daran aufgebauten ökonomischen Verfahrensweisen der Verfügbarkeit und Nutzung von Land beeinflusst. Die Verteilung und die Handhabung städtischer Flächennutzungen prägen die Nachhaltigkeit, Funktionalität und Lebensqualität fundamental und anhaltend (WBGU, 2016, S. 170-171). Das Netzwerk städtischer naturnahen (Grün-)Flächen ist für den Erhalt der biologischen Diversität in Städten von grosser Bedeutung, die auch durch deren Gestaltung stark beeinflusst werden. Bei der Umverteilung städtischer Flächen ist darauf zu achten, dass die biologische Vielfalt erhalten bleibt, da die «grüne» Infrastruktur eine wichtige Funktion im Ökosystem leistet. Beispielsweise verbessern Grünflächen bei Starkregen das Wassermanagement, beeinflussen das Mikroklima sowie die Luftqualität und bieten einen erheblichen ästhetischen Mehrwert in Bezug auf die Aufenthalts- und Lebensqualität (Gómez-Baggethun, Gren, Barton, Langemeyer, McPhearson, O'Farrell, Andersson, Hamstead & Kremer, 2013, S. 237-238).

2.9.2 Beleuchtung des Aspekts finanzielle Ressourcen

Städte befinden sich durch die Digitalisierung, Globalisierung, Demografie, Migration und die sich verändernde Mobilität in einem kontinuierlichen Wandel. Während des Veränderungsprozesses gibt es auch Verschiebungen im innerstädtischen Gefüge und der einzelnen Quartiere. Es entstehen negative Begleiterscheinungen im sozialen sowie ökonomischen Bereich. Um besonders betroffene Städte und Quartiere zu unterstützen, bestehen auf nationaler Ebene finanzielle Unterstützungsprogramme, mit dem Ziel die wirtschaftlich und sozial benachteiligten Quartiere aufzuwerten (Niermann, Schnur, & Drilling, 2019, S. 50). Beispielsweise werden auch Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen vom Bund je nach Wirkung mit einem variablen Anteil unterstützt (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 48).

Mit der Aufenthaltsdauer von Menschen an einem Ort kann die Qualität des Freiraums und die Möglichkeit der Aneignung erkannt werden. Attraktive öffentliche Räume

werden daher auch als beliebt und lebenswert betrachtet. Investitionen in attraktive, hochwertige Freiräume sind daher eine kluge, zukunftsorientierte und relativ preiswerte Massnahme zur Stärkung der sozialen Aktivitäten und der Verbesserung der Lebensqualität (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 183). Eine Variante für die Investition in die Aufenthaltsqualität ist zudem auch die finanzielle Unterstützung von Aneignungsprozessen. Beispielsweise die Umfunktionierung von Parkplatzflächen zu kleinen Gärten, Aufenthaltsbereichen und Begegnungsorte. Solche finanziellen Unterstützungen sollen einen Beitrag zur gerechten Verteilung des Freiraums leisten. Der öffentliche Charakter solcher Orte muss aber immer gewährleistet bleiben. Solche angeeignete Orte müssen für alle konsumfrei zugänglich sein, damit sie Möglichkeitsräume schaffen und bereichernd wirken (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 187). Das gesellschaftliche Leben in den Quartieren wird wesentlich von Vereinen und ehrenamtlichen Organisationen getragen. Je zufriedener die Bewohnenden eines Quartiers sind, je stärker engagieren sie sich in ehrenamtlichen Strukturen. Die Städte sehen sich in der Rolle als Unterstützerin und fördern das Quartierleben mit gezielten finanziellen Ressourcen (Stadt Luzern - Stadtrat, 2011, S. 15-16). Der grösste finanzielle Anteil der Quartier- und Stadtteilpolitik machen die personellen Ressourcen für die Quartierarbeit aus (Stadt Luzern - Stadtrat, 2011, S. 26).

Des Weiteren kann in einem Quartier durch eine kostenlose Bereitstellung eines Lastenfahrrads der Fahrradverkehr gefördert werden. Mit einer solchen geringen finanziellen Investition kann die nachbarschaftliche Quartierökonomie angestossen werden (Niermann et al., 2019, S. 183). In einer ökologischen Stadt, die im Hinblick auf den Klimawandel auch mit mehr Grünflächen ausgestaltet werden muss, wird der Fokus jedoch noch zu wenig auf die aufwändigeren Unterhaltskosten gelegt (Körner, 2017, S. 145). Übergeordnete Massnahmen, wie beispielsweise Aktionspläne für den Fussverkehr oder Fahrradverkehr, die Investitionen in Millionenhöhe verursachen sind in Form eines Sonderkredits zu bewilligen. Gezielte Massnahmen im Bereich der Fuss- und Fahrradinfrastrukturverbesserungen werden aber oft im Rahmen anderweitiger Bauprojekte finanziert (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 54-55).

2.10 Herausfordernde Umverteilung von flächenspezifischen Ressourcen

Im städtischen Raum sind unzählige Interessen auf engsten Verhältnissen aggregiert, die individuelle Ansprüche an den für alle nutzbaren öffentlichen Raum stellen. Die Ansprüche an Flächen einer Interessengruppe stehen oft denjenigen einer anderen Interessengruppe gegenüber, die ebenfalls Flächen beansprucht. Gerade an neuralgischen Stellen kann dies besonders herausfordernd sein (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 38). Der öffentliche Raum ist ein «Brennpunkt städtischen Lebens – Ort der Begegnung und Konfrontation unterschiedlicher Schichten, Generationen und Kulturen» (Asadi, Gerlich, Grimm-Pretner, Ritt, Schawerda, Barges, Emmenegger, Erman & Aarnink, 1998, S. 3). Gesellschaftlich benötigen Umverteilungen Akzeptanz und Verständnis. Oft werden Umverteilungen als Pilotversuche noch ohne gesetzliche Grundlagen oder systematischer Bekanntmachung umgesetzt. Um den Vorbehalten zu entgegen, muss zu Beginn solcher Versuchsphasen eine umfassende Kommunikation mit beispielsweise Informationstafeln über die Notwendigkeit der Veränderung und die entsprechenden Auswirkungen erfolgen (Manser, Neumann, Bubenhofer & Starkermann, 2018, S. 39-42). Durch eine einfach wirkende Organisationsstruktur und mit einer offenen Kooperationsbereitschaft müssen die städtischen Behörden als Möglichmacherin und Treiberin der kritischen Gesellschaft entgegenwirken. Mit partizipativen Ansätzen sind günstige Bedingungen für die Zusammenarbeit zu schaffen (Stadt Luzern - Stadtrat, 2019, S. 31).

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum können sich zeitlich und räumlich stets verändern, dies insbesondere in einer immer flexibler werdenden Arbeitswelt und sich ändernden Alters- und Gesellschaftsstrukturen mit stetiger Zuwanderung und veränderten Wohnsituationen. Aus politischem Blickwinkel zeigt sich ein Aufeinandertreffen öffentlicher, privater und kommerzieller Interessen, die teilweise stark divergieren (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 179-180). Öffentliche Räume können kommerziellen und nicht kommerziellen Interessen dienen, was eine grosse Herausforderung darstellt, da sie vielfältig entwickelt und finanziert werden. Das Management und die Gestaltung öffentlicher Räume sollen die Nutzungen, insbesondere auch kommerzialisierte Nutzungen, nicht verhindern, da auch diese stark zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen (Häberlin & Furchtlehner, 2017, S. 183-184).

Beispielsweise kann im städtischen Umfeld der Wunsch nach zusätzlichen Fusswegverbindungen die Flächen anderer Mobilitätsformen oder Nutzungen

konkurrenzieren (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 26). Das Privateigentum an Flächen hemmt die Behörden oftmals an einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Beispielsweise scheitern Nachverdichtungen oft an den privaten Grundeigentümern, die ihre Grundstücke nicht bebauen oder verdichten wollen (WBGU, 2016, S. 173). Auch die Investoren führten nicht immer die politisch-administrativen Entscheidungen aus, da sie sich oftmals als bestimmend für das Zustandekommen von Entscheidungen in einer ökonomischen Stadtpolitik fühlen (Altrock, Bertram & Fischer 2021, S. 10-11).

Um ein engmaschiges Fusswegnetz anbieten zu können, sind Wegverbindungen auch auf privatem Grund notwendig. Die Wegrechte müssen daher rechtlich gesichert werden (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 26). Rechtlich bestehen jedoch auch zahlreiche Herausforderungen durch Gesetze, Normen und Vorschriften, die eingehalten werden müssen. Bei einer Abweichung muss stets eine sorgfältige Abwägung erfolgen, was Zeit und Ressourcen fordert (Bundesamt für Strassen ASTRA, 2019, S. 2).

Oft stellt sich auch die Frage der Zuständigkeit in den Vordergrund. Die Zuständigkeit der Finanzierung ergibt sich aus der Verantwortlichkeit für die entsprechenden Infrastrukturen. Beispielsweise ist innerhalb eines Stadtgebietes ein Kanton für die Kantonsstrassen verantwortlich und die Stadt für die entsprechenden Gemeindestrassen (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 44). Mit dem Einsatz von neuen Technologien im Zusammenhang mit Smart-City-Projekten werden oft Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen oder sogar ein reduzierter Investitionsbedarf versprochen. Jedoch besteht stets das Risiko, dass die Kostenreduktionen nicht eintreffen oder aufgrund der hohen Eintrittskosten auf die Technologisierung verzichtet wird und die Effizienzsteigerungen ausfallen (Stadt Luzern - Stadtrat, 2019, S. 31).

Der Budgetierungsprozess von öffentlichen Verwaltungen ist zeitaufwendig und von unzähligen diversen Interessen geprägt. Bei der Umverteilung der Ressourcen steht man in Konkurrenz mit anderen städtischen Aufgaben. Das Ziel ist es durch eine vorausschauende Planung die langfristige Finanzierung zu sichern (Breuste, 2019, S. 162).

3. Methodisches Vorgehen und Empirische Erhebung

In den folgenden Unterkapiteln werden die verwendeten Methoden der Datenerhebung und Datenanalyse erklärt und die Durchführung der Interviews erläutert. Ausserdem werden die Grenzen der gewählten Methoden beleuchtet.

Die Wissenschaft unterteilt die Datenformen in qualitative und quantitative Datenformen. Qualitative Daten, welche für die vorliegende Arbeit in Form von Dokument- und Textanalysen sowie Experteninterviews verwendet werden, stammen nach Witt (2001) vor allem aus Texten und Bildern. Deren direkte Bedeutung ist jedoch nicht eindeutig und muss um die Kontextbedingungen erweitert werden (S. 2). Die Rahmenbedingungen des Datengewinns spielen daher gemäss Witt (2001) eine grosse Rolle. Die Forschungsstrategien müssen sachnotwendig mit der entsprechenden qualitativen Orientierung verbunden werden. Denn nur das Verfolgen einer bestimmten Strategie gewährleistet den Erhalt von relevanten Daten für die jeweilige Analyse (S. 4).

Die in der vorliegenden Arbeit verfolgte Methodenstrategie hing eng mit der geplanten Analysemethode zusammen. Für die Abschlussarbeit wurde eine nach Witt (2001) zirkuläre Forschungsstrategie angewendet. Zu Beginn der Abschlussarbeit herrschte erst ein ungefähres Verständnis über den gewählten Forschungsgegenstand, wobei erst wenige nächste Schritte geplant wurden. Das thematische Verständnis erweiterte sich aufgrund der Offenheit zu einem Maximum an Perspektiven (S. 5-6).

3.1 Dokument- und Textanalysen

Wissenschaftliche Arbeiten basieren auf diversen Informationsquellen, welche gemäss Metzger (2013) in drei Kategorien Primär-, Sekundär- und Tertiärquellen eingeteilt werden. Der Verarbeitungsgrad der Informationen ist für die Kategorisierung verantwortlich, wobei es sich bei Primärquellen um selbst oder von Dritten erhobene Daten handelt, welche noch nicht weiterverarbeitet wurden (S. 140). Tertiärquellen fassen Sekundärquellen, die sich mit Primärquellen auseinandersetzen, zusammen und erklären diese meist in vereinfachter Form (Metzger, 2015, S. 140). Die Abschlussarbeit behandelt ein gegenwärtiges Thema, weshalb auf Literatur und Artikel zurückgegriffen wurde, welche von praxiserfahrenen Experten in Anbetracht der aktuellen Situation verfasst wurden. Im theoretischen Grundlagenkapitel der vorliegenden Arbeit wurde auf Sekundär- und Tertiärquellen zurückgegriffen, welche in systematischen Datenbanken

von Bibliotheken, öffentlichen Interessengruppen oder Behörden über das Internet gefunden wurden. Im empirischen Teil wurde mit den Experteninterviews auf Primärquellen zurückgegriffen.

3.2 Theoretische Ausgestaltung, Begründung und Auswertung der Experteninterviews

Im empirischen Teil der Abschlussarbeit wurde auf Primärquellen nach Metzger (2015) zurückgegriffen (S. 140). Durch die Experteninterviews wurden die Erkenntnisse aus der Dokument- und Textanalyse vertieft. Ergänzend dienten die Gespräche mit den Expertinnen und Experten zu qualitativen Einschätzungen der Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen sowie die daraus folgenden Herausforderungen. Die Experteninterviews boten zudem auch die Möglichkeit, die theoretischen Erkenntnisse zu validieren respektive falsifizieren und Themen, zu denen wenig empirische Evidenz vorhanden war, mit adäquaten neuen Argumenten auszubauen. Die Expertinnen und Experten eines bestimmten Handlungsfeldes interessieren gemäss Flick (2009) in ihrer Eigenschaft als Repräsentantinnen und Repräsentanten einer Gruppe und wurden auch mit diesem Hintergrund für ein Interview angefragt (S. 214).

3.3 Auswahl der Experten als Interviewpartner

In diesem Abschnitt wird die Selektion der Expertinnen und Experten für die leitfadengestützten Experteninterviews erläutert. Die Auswahl der zu befragenden Personen, die einen Teil der zu untersuchenden Grundgesamtheit darstellt, wird gemäss Misoch (2019) als «Sampling» bezeichnet. Eine Grundgesamtheit bezeichnet dabei die Menge aller Personen, die die spezifischen Kriterien und somit die besonderen Merkmalausprägungen besitzen. Können nicht alle Elemente dieser Grundgesamtheit befragt werden, wird eine Stichprobe gezogen respektive das Sampling getätigt (S. 199). Das Sampling definiert Misoch (2019) als Auswahlprozess, bei welchem die bestimmten Individuen aus einer Gruppe aller Individuen zur Datenerhebung ausgewählt werden (S. 199).

Im Zusammenhang mit der vorliegenden Abschlussarbeit bilden Personen die Grundgesamtheit, die im Bereich der Stadtplanung und -entwicklung, der städtischen

Behörden oder dem Gebiets- und Raummanagement Berührungspunkte mit der Umverteilung von infrastrukturellen und finanziellen Ressourcen in Bezug auf die «Stadt der kurzen Wege» aufweisen. Dabei handelt es sich um eine sehr zahlreiche Grundgesamtheit, weshalb einzelne Personen als Repräsentanten für die Stichprobe identifiziert werden mussten. Gemäss Misoch (2019) ist das Sampling so zu gestalten, dass reichhaltige Informationen in Anbetracht auf die Forschungsfrage erwartet werden können (S. 200). Werden bereits beim Sampling Fehler begangen, sodass daraufhin die erhobenen Daten nur einen begrenzten Aussagewert für die Forschungsfrage offenbaren, lassen sich diese während der Datenerhebung und -auswertung kaum mehr beseitigen (S. 200). Beim Sampling für qualitative Forschungen ist gemäss Misoch (2019) zudem wichtig, kompetente und bedeutsame Interviewpartnerinnen und Interviewpartner aus der zuvor bestimmten Gruppe von Personen zu konsultieren. Im Vorfeld der Forschung ist dabei der Zugang zu den potenziell interessanten Personen zu schaffen, die auch bereit sind, sich auf den Interviewprozess und somit auf eine intensive Befragung einzulassen (S. 200-201).

Nr.	Experte/in	Funktion / Position	Termin	Art
Interview 1	E1	Stadtrat	23.05.2023	physisch
Interview 2	E2	Senior wissenschaftlicher Mitarbeiter	30.05.2023	physisch
Interview 3	E3	Direktor Finanzverwaltung	08.06.2023	physisch
Interview 4	E4	Projektleiter Stadtplanung	02.06.2023	online
Interview 5	E5	Leiter Verkehr und Stadtraum	02.06.2023	physisch
Interview 6	E6	Gebietsmanager	05.06.2023	online
Interview 7	E7	Projektleiter Stadtplanungsamt	07.06.2023	telefonisch
Interview 8	E8	Stadträtin	14.06.2023	online
Interview 9	E9	Projektleiter Raumentwicklung	16.06.2023	online
Interview 10	E10	Leiter Finanzverwaltung	20.06.2023	physisch
Interview 11	E11	Stadtplanerin, Projektleiterin	26.06.2023	physisch
Interview 12	E12	Leiter Bereich Lebensraum	26.06.2023	online
Interview 13	E13	Leiter Stadtplanung	29.06.2023	online
Interview 14	E14	Co-Leiter Stadtenwicklung	29.06.2023	online
Interview 15	E15	Person 1: Stadtplaner & Innovator	03.07.2023	online
	E16	Person 2: Projektleiterin Mobilität		

Tabelle 1: Auflistung der Interviewpartner und Interviewpartnerinnen in anonymisierter Form

3.4 Grenzen der gewählten Methodik

Für die Abschlussarbeit wurden Daten aus verschiedenen Subkategorien von Informationsquellen bearbeitet. Die Verarbeitung von Daten aus verschiedenen Subkategorien verlangt ein strukturiertes und systematisches Vorgehen. Um das Verständnis für die Herausforderungen der Interviewpartnerinnen und -partner aufzubringen, die relevanten Fragen für die essenzielle Datenerhebung zu platzieren und die selbst erhobenen Daten aus Primärquellen nach ihrer Relevanz zu ordnen, bedarf es vorab einer intensiven und fundierten Auseinandersetzung mit Sekundär- sowie Tertiärquellen.

Nach Flick (2009) ist zu bedenken, dass es nicht einfach ist, die richtigen Expertinnen und Experten zu identifizieren und diese auch für die Interviews zu gewinnen (S. 218). Ein Teil der befragten Personen sehen sich wahrscheinlich trotz ihres Status als Expertinnen und Experten durch die tägliche Arbeit und der dabei aufkommenden Betriebsblindheit zuvor nicht direkt mit der spezifischen Forschungsfrage konfrontiert. Mit der Zeit werden sie zu tief in die Prozesse und Strukturen eingebunden, so dass sie die Sachlage und die Massnahmen bereits als normal ansehen. Bei den Interviews muss daher darauf geachtet werden, dass die Fragen nicht zu suggestiv gestellt werden und so den Interviewpartnerinnen und -partnern die Möglichkeit geboten wird, über ihren Themenbereich hinauszuschauen. Als Interviewer ist es wichtig, sich entsprechend der Situation adäquat zu verhalten und sich in die Situation der befragten Personen hineinzuversetzen. Es besteht bei jedem Interview die Gefahr, dass die Expertinnen und Experten bereits voreingenommen oder sehr subjektiv geleitet sind, was angesichts des gesellschaftlich relevanten Themas der vorliegenden Arbeit und dem damit einhergehenden Objektivitätsanspruch als problematisch erscheinen könnte. Die Herausforderung besteht, bei den Interviews die Sachebene nicht zu verlassen. Das Ansprechen von für die befragten Personen heiklen Themen kann auch zu Aussagenverweigerungen führen (Flick, 2009, S. 218).

3.5 Reflexion der Experteninterviews

Die im Rahmen dieser Abschlussarbeit geführten 15 qualitativen Experteninterviews wurden allesamt mit Personen geführt, die mit dem Konzept «Stadt der kurzen Wege» vertraut waren. Aufgrund des breit gefassten Themas ist die vorgängige Auseinandersetzung mit der Angelegenheit als ausserordentlich wichtige Voraussetzung einzustufen. Das erste Expertengespräch bestätigte, dass das Thema sowie die Theorien gut verstanden wurden. Durch die Vielfältigkeit des Themas der Abschlussarbeit wurde ein sehr umfangreicher Interviewleitfaden erstellt, was dazu führte, dass der Leitfaden während den Interviews nicht in der vorgesehenen Abfolge durchlaufen werden konnte, sondern während des Gesprächs die verschiedenen Themen frei ineinanderflossen. Um die Vergleichbarkeit der Interviews zu erhalten, wurde bei allen 15 Interviews derselbe Leitfaden verwendet, wobei während den Gesprächen stark auf die einzelnen Fachgebiete der Expertinnen und Experten eingegangen wurde. Als Gesprächsorte wurden in sechs Fällen die Büroräumlichkeiten der Experten und Expertinnen gewählt. Acht Gespräche wurden im virtuellen Raum abgehalten und ein weiteres Gespräch wurde per Telefon durchgeführt. Die physischen Treffen hatten gegenüber den Treffen im virtuellen Raum den klaren Vorteil, dass keine Verbindungsprobleme auftreten konnten und das gegenseitige Verständnis nie unterbrochen wurde.

Die Schwierigkeit, welche im Abschnitt 3.4 erläutert wurde, die Expertinnen und Experten für ein Interview zu gewinnen, hat sich bestätigt. Einige angeschriebene Personen haben auf die Anfrage nicht reagiert oder zeigten nach einer ersten Zusage, mit dem Näherrücken des Termins doch keine Bereitschaft mehr. Dies war für den weiteren Verlauf der Arbeit hinderlich. Die meisten Interviews wurden nach Einwilligung der Expertinnen und Experten auf Audio aufgenommen, sodass anschliessend die entsprechende Transkription erstellt werden konnte. Zur Erleichterung der Transkription wurde für einen ersten Versuch auf eine automatisierte Transkribier-Software zurückgegriffen. Es musste jedoch festgestellt werden, dass die in Schweizerdeutsch geführten Interviews nicht automatisiert in gewünschter Verständlichkeit transkribiert werden konnten. Alle Transkripte wurden somit eigenhändig oder teilweise mittels der Diktierfunktion in Word auf Hochdeutsch erstellt. Für die zwei Gespräche, welche nicht aufgenommen wurden, konnten schriftliche Gesprächsprotokolle erstellt werden. Die Transkripte und Protokolle ermöglichten die Erfassung und Gegenüberstellung der Aussagen in einer Excel-Tabelle, welche mittels dem Codier-Verfahren konsolidiert und ausgewertet werden konnten.

4. Analyse und Interpretation der Ergebnisse aus den Experteninterviews

In den folgenden Unterkapiteln werden die Schlüsse der 15 Experteninterviews analysiert und strukturiert dargelegt. Sich widersprechende Argumente werden einander gegenübergestellt und sich gegenseitig unterstützende Argumente sinnvoll kombiniert.

4.1 Allgemeines Verständnis der «Stadt der kurzen Wege»

Das Konzept «Stadt der kurzen Wege» biete nach E1 (Interview 1) Aufenthaltsqualität, Nutzungsdurchmischung, Erreichbarkeit und Verdichtung (Z. 7-18), folgte aber keinem fixen Regelwerk, weshalb die Expertinnen und Experten nach deren Bedeutung gefragt wurden. Ein zentraler Aspekt sei, dass die «Stadt der kurzen Wege» darauf abziele, alle Alltagswege im Nahumfeld zu fördern und damit eine flächen-, energie- und umweltfreundliche Mobilität ermögliche (E2, Interview 2, Z. 5). Den Bezug zu einem kleinen Perimeter betont auch E5 (Interview 5, Z. 16-17). Nach den 70er Jahren kippte der Gedanke der Funktionstrennung und die Trennung von allen Verkehrsmitteln, da bemerkt wurde, dass diese nicht funktioniere. Die «Stadt der kurzen Wege» sei die Stadt der geringen Geschwindigkeit, bei welcher die Identifikation mit dem Quartier wieder aufkomme und das Quartierleben seinen Raum bekomme (E5, Interview 5, Z. 20-31). Gemäss E5 (Interview 5) sei sie die Stadt der Konzentration und der Dekonzentration, da sie die nahen Wege ermögliche aber die Bevölkerung nicht dazu zwingen (Z. 40-51). Die «Stadt der kurzen Wege» sei grundsätzlich ein Planungsgrundsatz mit einem nachhaltigen Gedanken der Polyzentralität und der sozialen Durchmischung (E4, Interview 4, Z. 341-346).

4.2 Verteilung flächenspezifischer Ressourcen in Schweizer Städten

4.2.1 Begrenzte Platzverhältnisse

Die fehlenden Platzverhältnisse stellen in der Schweiz eine sehr grosse Herausforderung dar. Unter der Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen müssten sich Städte innerhalb der Gegebenheiten des Bestandes bewegen (E11, Interview 11, Z. 492-495). Die Städte müssten dagegen auch stets die Gebäude und Anlagen an dem steten Bevölkerungswachstum anpassen, was bei einem ausserordentlich schnellen Wachstum einzelner Städte eine grosse Herausforderung darstelle. Beispielsweise müssten die Städte unter der Berücksichtigung der langen Planungsdauer bereits sehr früh verstehen, wie der

Bedarf an Schulen innerhalb der Quartiere in rund 10-15 Jahren aussehen wird (E9, Interview 9, Z. 342-352). Diese dynamische Flächenallokation, im Sinne von, wo welche Flächen wie ausgestaltet sein müssten, stelle nach E9 (Interview 9) eine der Hauptherausforderung der Städte dar. Dieser könne mit einem Szenario basierten Kapazitäts-Frühwarnsystem für öffentliche Aufgaben begegnet werden (Z. 353-371). Gemäss E12 (Interview 12) sei es immer ein grosser Kraftakt, auszumachen, wo was hinkomme (Z. 101-102). E4 (Interview 4) ist der Meinung, dass das Thema Freiraum, durch die Knappheit immer eine grosse Herausforderung bleibe und insbesondere in den Innenstädten durch die grosse Freiraumunterversorgung noch weiter zunehmen werde (Z. 159-161).

4.2.2 Abwägung bei der Flächenumverteilung und deren Effizienz

Bei der Flächenverteilung und der Beurteilung nach deren Effizienz komme es immer auf die Perspektive an (E4, Interview 4, Z. 151-52). E14 (Interview 14) deutet betreffend der Effizienz ebenfalls auf den Betrachtungswinkel hin, erwähnt aber ganz klar, dass rein aus Sicht der Raumeffizienz die Flächen nicht richtig verteilt seien (Z. 36-39). In den Stadtzentren finde man öffentliche Flächen in Form von Parks oder See- und Flussuferpromenaden, mehrheitlich aber als Verkehrsflächen. In den Quartieren habe es aber kaum mehr Parkanlagen oder Uferpromenaden. Der öffentliche Raum in den Quartieren bestehe fast ausschliesslich aus Verkehrsflächen, so E14 (Interview 14, Z. 30-35). Der öffentliche Grund müsse rechtlich immer der Allgemeinheit zugutekommen und dürfe nicht nur einer Unternehmung, einem Gewerbe oder einer Partei dienen (E1, Interview 1, Z. 122-125).

Die Gesellschaft benötige immer mehr Platz und damit Fläche. Es müsse daher darüber diskutiert werden, wie und wo dieser Platz hergenommen werden könne, denn die privaten Gärten sollten nicht verkleinert und die Häuser nicht zurückgebaut werden. Da bleibe nur noch die Möglichkeit, über die Verteilung der Flächen zu sprechen (E14, Interview 14, Z. 63-66). Damit die historische Bausubstanz nicht verringert werden müsse, sollten die Erdgeschossnutzungen durch Liegenschaftskonzepte attraktiver gestaltet und die Nutzung angepasst werden (E14, Interview 14, Z. 26-28). Insbesondere die Stadtzentren, in welchen viele historische Gebäude stehen, die oft auch unter Denkmalschutz stünden, möchten die Städte den unterschiedlichen öffentlichen Interessen gerecht werden (E11, Interview 11, Z. 93-97). E2 (Interview 2) erwähnt, dass die Flächen zu stark dem Verkehr gewidmet sind, womit er besonders die

Strassenparkplätze von Autos erwähnt (Z. 10). Diese Haltung, dass die Verkehrsflächen im Verhältnis zu anderen Flächen viel zu gross seien, wird durch E1 (Interview 1) unterstützt. Des Weiteren erwähnt E1 (Interview 1), dass keine anderen Flächen ausser Verkehrsflächen zur Umnutzung beispielsweise zu Schwammstadtelementen oder Fahrradabstellflächen zur Verfügung stehen würden (Z. 38-44). Viele Städte würden daher in den nächsten Jahren das Parkplatzangebot im öffentlichen Raum stark reduzieren und umnutzen, um den Autoverkehr zu reduzieren. Punktuell habe dies bereits stattgefunden und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit geführt (E2, Interview 2, Z. 12-15). Die Verkehrsflächen seien also vermehrt zu Aufenthaltsflächen umzunutzen, ist auch E5 (Interview 5) überzeugt (Z. 160-161). Die Gesellschaft hätte Ansprüche an den öffentlichen Raum und die Quartiersversorgung, welche die auf den Autoverkehr ausgerichteten Flächen nicht befriedigen könnten (E14, Interview 14, Z. 19-24).

Der aktuelle Flächenverbrauch des Verkehrs könne auch durch die Stärkung der flächeneffizienteren Verkehrsmittel optimiert werden, wodurch die Flächen effizienter genutzt würden. Einerseits könnten die gewonnenen Flächen als Aufenthaltsflächen umgenutzt werden, andererseits könnte die aktuell nachgefragte Verkehrsmenge adäquat abgewickelt werden (E14, Interview 14, Z. 52-56). Gemäss E14 (Interview 14) gäbe es ausreichend Konzepte, welche belegen würden, wie viele Personen pro Quadratmeter transportiert werden könnten, und wie die Fläche durch effizientere Verkehrsmittel genutzt werden könnten (Z. 41-43). Bei einem Pendlerverkehr mit einem Belegungsgrad von 1.1 Personen pro Auto bei immer schwereren Fahrzeugen sei die aktuelle Nutzung flächenmässig und ressourcenmässig nicht effizient, so E1 (Interview 1, Z. 283-285). Die Flächenverteilung müsse aber auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs gehen. Die Eigentrassierung des öffentlichen Verkehrs soll, bei der Notwendigkeit des Flächengewinns, somit in Frage gestellt werden (E5, Interview 5, Z. 186-189). Durch das Verkehrsmanagement sei aber die Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs ohne eine Eigentrassierung zu prüfen, denn beim öffentlichen Verkehr sei die Verlässlichkeit der grösste Wert (E5, Interview 5, Z. 203-207). Profitieren sollten gemäss E10 (Interview 10) vor allem die Zweiräder sowie die Aufenthaltsqualität (Z. 15-19). Dafür gäbe es bei den Strassenflächen eine ganz bewusste Flächenumverteilung zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (E10, Interview 10, Z. 207-211). In einer anderen Stadt wurde sogar eine Baumallee für eine Velolinie geopfert, was eine Möglichkeit zur Flächengewinnung darstelle, in der heutigen gesellschaftlichen Diskussion jedoch eher schwierig umzusetzen sei (E13, Interview 13, Z. 114-117). E5 (Interview 5) ist der Meinung, dass es für eine

dichte und lebendige Stadt nicht vielversprechend sei, wenn jede Verkehrsnutzung ihren eigenen Bereich habe und auf die anderen Nutzungen keine Rücksicht nehmen müsse. Daher führe nichts daran vorbei, dass in einer dichten Stadt Flächen geteilt und die gefahrenen Tempi reduziert würden (Z. 513-523). Je höher die Dichte, desto höher seien die Ansprüche an die Aussenräume. In unmittelbarer Nähe des Wohnortes müsse die Fläche hochwertig sein, damit die Erholungs- und Begegnungsqualität sichergestellt sei (E1, Interview 1, Z. 31-34).

4.2.3 Bedarf und Notwendigkeit der Parkplätze im öffentlichen Raum

Rechtlich gäbe es keinen Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum (E1, Interview 1, Z. 91-92). Das Verwaltungsgericht habe gerade ein Leiturteil gesprochen, welches die baulichen Vorgaben höher gewichte als die Parkplätze im öffentlichen Raum (E5, Interview 5, Z. 283-286). Eine weitere Rechtsprechung definiere auch, dass Parkplätze nur aufgehoben werden dürfen, sofern die Flächen einen anderweitigen Nutzen des öffentlichen Interesses haben oder die Sicherheit ohne die Umverteilung nicht gewährleistet sei (E8, Interview 8, Z. 146-168). Falls die Bewohnenden eine Dauerparkkarte möchten, dann müssten sie belegen, dass sie auf privatem Grund keine Parkmöglichkeit hätten. Mit dieser Regelung könne die Nachfrage nach einer Dauerparkkarte im öffentlichen Raum reduziert werden und somit auch die Nachfrage nach Parkplätzen. Anhand von Stichproben könne man jedoch immer noch feststellen, dass rund 60-80 % der Parkplätze, welche auch dem Gewerbe zur Verfügung stehen, durch Dauerparkierende belegt würden (E1, Interview 1, Z. 107-113). Diese Erkenntnis reduziere die Hemmung der Verwaltung, wenn Parkplätze zu Fahrradabstellflächen oder Grünstreifen umgenutzt würden (E8, Interview 8, Z. 123-128). Klar sollte denen, die in ihren Wohnhäusern über keine Parkplätze verfügen, nicht das Autofahren a priori verwehrt werden (E1, Interview 1, Z. 119-121). Mit dem eher restriktiven Parkplatzreglement solle niemand ausgeschlossen werden, denn der öffentliche Grund gehöre allen (E1, Interview 1, Z. 241-243). Unterschieden werden müsse auch zwischen Anlieferungsflächen und Parkplätzen für das Gewerbe. Ein Lieferdienst habe andere Ansprüche als ein Handwerksbetrieb, der für 8 Stunden auf einer Baustelle arbeite. Wenn Parkplätze abgebaut würden, fielen auch Kapazitäten für diese Bedürfnisse weg, welche auch weiterhin wichtig seien. Bei der Planung müssten solche Flächenbedürfnisse respektiert werden, nicht dass auf einmal Sicherheitsdefizite entstünden, da Fahrzeuge unkoordiniert abgestellt würden (E5, Interview 5, Z. 395-409). Das Aufheben von öffentlichen Parkflächen sei immer ein Kampf, da gemäss E1 (Interview 1) oft emotionale

Themen, wie zum Beispiel das, dass durch die Parkplatzreduktion die Wirtschaft kaputt gehe, hineininterpretiert würden (Z. 81-87) Gegen dieses Argument, dass das ansässige Gewerbe aufgrund Parkplatzreduktionen nicht weiter bestehen könne, argumentiert E5 (Interview 5), dass die Leute einkaufen gehen würden und nicht die Fahrzeuge (Z. 412-413). E5 (Interview 5) gesteht aber ein, dass bei Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum ein Strukturwandel bei den Geschäften zu spüren sei. Insgesamt würden die Liegenschaften aber an Wert zunehmen (Z. 418-423). Manche Städte regulieren das Parkplatzangebot auch mit der Reduktion der maximal möglichen Parkdauer, um Nutzungen auch weiterhin zu ermöglichen, für welche ein Auto benötigt werde (E1, Interview 1, Z. 115-116).

4.2.4 Aggregation von Parkflächen am Stadtrand

Das Konsequente wäre, wenn Städte im Zentrum gar keine Parkflächen mehr anbieten würden, damit alle mit dem öffentlichen Verkehr in die Städte fahren würden, ist E5 (Interview 5) der Meinung (Z. 459-460). Doch die Erfahrungen zeigten, dass neben einer reduzierten Anzahl an regulären Parkflächen besser ein gutes alternatives Mobilitätsangebot angeboten werden sollte. Sofern reguläre Parkfelder fehlen würden, beginne das wilde Parken in den Quartieren. Es gäbe stets jemanden, der sein Fahrzeug unbefugt irgendwo hinstellen würde, ist E5 überzeugt (Interview 5, Z. 460-465). Würden die öffentlichen Parkplätze im Zentrum zu stark reduziert, dann würden die Autofahrenden vor den zentral gelegenen Parkhäusern auf einen freien Platz warten, was die Strassen blockieren würde (E5, Interview 5, Z. 452-457). Städte konnten bereits feststellen, dass Parkhäuser, welche sich wohl in der Stadt, jedoch nicht im Zentrumsquartier befinden, wenig genutzt würden. Daraus schliesst E5 (Interview 5), dass niemand, der schon rund 20 Minuten mit dem Auto gefahren sei und noch 10 Minuten bis zum Ziel hätte, auf ein öffentliches Verkehrsmittel umsteigen würde. Es bestehe ein zu hohes Risiko, nochmals 20 Minuten unterwegs zu sein, bis das Ziel im Zentrum erreicht würde, so E5 (Interview 5) weiter (Z. 441-444).

4.2.5 Umsetzbarkeit der Verrechnung der beanspruchten Verkehrsfläche

Auf nationaler Ebene seien Mobilitätsbeschränkungen oder das Mobility-Pricing in konstanter Diskussion, meint E4 (Interview 4, Z. 308-309). E6 (Interview 6) ist überzeugt, dass Mobility-Pricing in Zukunft der richtige Ansatz sei, um eine gleichmässige Auslastung der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen (Z. 837), was auch E5 (Interview 5) mit der Aussage, dass es ein sehr gutes Konzept sei, unterstützt (Z. 487-

489). E6 (Interview 6) sieht Mobility-Pricing als positives Mittel zur Sicherstellung des Verkehrsflusses, ist jedoch der Meinung, dass es schwierig sei, dafür politische Mehrheiten zu finden (Z. 842-845). Mit dieser Meinung unterstützt ihn auch E5 (Interview 5) und bezweifelt, dass «Mobility-Pricing» in der Schweiz mehrheitsfähig sein würde (Z. 479). E8 (Interview 8) erläutert, dass es politisch jedoch zuerst die nationale Ebene brauche, weil die aktuelle Gesetzgebung bestimme, dass die Schweizer Strassen gratis zu befahren seien (Z. 109-111). E10 (Interview 10) definiert sich als Befürworter von Mobility-Pricing und sei gespannt auf das Pilotprojekt, welches diesbezüglich vom Bund durchgeführt werde. Er sei überzeugt und finde es gerecht, dass die, die die Mobilität nutzen wollten, auch etwas dafür bezahlen müssten. Einen Teil der Zentrumslasten, welche die Städte tragen würden, könnten durch Mobility-Pricing gedeckt werden (Z. 252-258). Eine einzelne Stadt sei für die Einführung von Mobility-Pricing nach E1 (Interview 1) jedoch zu klein und meint, es müsse bei der städtischen Einführung ein gemeindeübergreifendes Agglomerationsprojekt sein. Die Wirkung von Mobility-Pricing würde durch die Höhe der Preise bestimmt werden, fügt E1 (Interview 1) an und meint zudem, dass eine gewisse Dynamik der Preise einen positiven Effekt auf die optimale Ausnutzung der bestehenden Fläche haben könnte (Z. 361-365).

4.3 Verteilung finanzieller Ressourcen in Schweizer Städten

4.3.1 Umgang mit Mindereinnahmen und Mehrausgaben

Die Umverteilung von Flächen, die aktuell dem ruhenden motorisierten Individualverkehr (Parkflächen) zugeteilt sind, haben Effekte auf die Finanzen einer Stadt, da gemäss E10 (Interview 10) (Park-) Einnahmen wegfallen und allenfalls zusätzlich durch ein neues Angebot entsprechende Folgekosten entstehen (Z. 19-23). E2 (Interview 2) erwähnt ebenfalls die Mindereinnahmen sowie den Mehraufwand von beispielsweise entsiegelten Flächen (Z. 33). Diese Folgekosten würden jedoch nicht spezifisch erhoben, doch die rückläufigen Parkgebühren seien festzustellen (E10, Interview 10, Z. 23-24). Die Begründung für das fehlende Monitoring sei die klare politische Strategie hin zu weniger motorisiertem Individualverkehr und mehr Aufenthaltsqualität, was schlussendlich in den Rechnungen auf der Einnahmen- und Ausgabenseite erscheine (E10, Interview 10, Z. 25-30). Die Mindereinnahmen bei den Parkgebühren würden im Stadthaushalt einen marginalen Anteil ausmachen, was gemäss

E3 (Interview 3) der Grund für das fehlende Monitoring darstelle (Z. 637-641). Diese Aussage bestätigt auf Nachfrage auch E10 (Interview 10), obwohl die fehlenden Parkgebühren schlussendlich mehrere hunderttausend Franken ausmachen würden (Z. 31-35). Die Finanzverwaltung weise die Entscheidungsträger jedoch auf solche Effekte hin. Aufgrund des politischen Entscheides und der Verankerung der Strategie in diversen Reglementen könne sie aber nicht mehr unternehmen, als darauf hinzuweisen (E10, Interview 10, Z. 35-37). Werden die Flächen der Boulevardgastronomie zugesprochen, würde den Nutzenden diese nach dem Gebührenreglement, entsprechend der Lagequalität in Rechnung gestellt (E5, Interview 5, Z. 329-334). Man unterscheide zwischen gewerblicher und nicht gewerblicher Nutzung. Es werde also nur eine Gebühr erhoben, wenn auf der Fläche Umsatz generiert werde (E5, Interview 5, Z. 334-342). E1 (Interview 1) beleuchtet ebenfalls die Unterscheidung der beiden Motive zur Nutzung des öffentlichen Raums (Z. 344-348). Führt jedoch eine Strassenaufwertung wie beispielsweise durch das Projekt «Brings uf d'Strass» (Abschnitt 2.8) zu einem Mehrwert, würde von den Anwohnenden keine Abgabe oder Gebühr im Sinne einer Abschöpfung des Mehrwertes verlangt (E5, Interview 5, Z. 323-328). Der Unterhalt dieser Flächen im öffentlichen Raum werde stets durch die Stadt durchgeführt und somit durch die Öffentlichkeit finanziert (E1, Interview 1, Z. 178-179), was auch E2 (Interview 2) als Notwendigkeit sieht (Z. 31). Die Mindereinnahmen bei den Parkplatzgebühren führten jedoch dazu, dass die Dienstabteilungen sich vermehrt abzusprechen hätten, da nicht mehr so einfach neue Leistungen übernommen werden könnten (E2, Interview 2, Z. 38).

4.3.2 Projektfinanzierungen und deren Folgekosten

Die finanziellen Ressourcen spielten gemäss E2 (Interview 2) bei der Massnahmenumsetzung eine wichtige Rolle (Z. 49). E5 (Interview 5) erwähnt, dass die Massnahmen zur Umgestaltung des Strassenraums meistens in einem ohnehin notwendigen Strassenbauprojekt integriert würden (Z. 243-246), was heisst, wenn beispielsweise eine Werkleitung saniert werden müsse, die verschiedenen Massnahmen zusammengenommen und in einem umfassenden Bauprojekt ausgeführt würden. Die Massnahmen zugunsten des Mehrwerts würden somit aus Gründen der Ressourceneffizienz in zwingend notwendige Projekte integriert (E5, Interview 5, Z. 256-260). Die «Stadt der kurzen Wege» sei eine strategische Ausrichtung, so E10 (Interview 10), doch seien keine spezifischen finanziellen Mittel diesbezüglich reserviert. Die Umsetzungsmassnahmen kämen alle aus Einzelinvestitions-

projekten (Z. 134-138). Solche Investitionen würden gemäss E14 (Interview 14) normal über ein Bauprojekt abgewickelt. Würden hingegen kurzfristig kleine Flächen beispielsweise entsiegelt, liefen diese Aufwendungen über die laufende Erfolgsrechnung (Z. 175-178). Einzelinvestitionsprojekte müssten gemäss E3 (Interview 3) circa eineinhalb Jahre vor der Umsetzung in den Budgetprozess eingegeben werden, bevor sie durch die Entscheidungstragenden priorisiert werden könnten (Z. 273-275). Der Priorisierungsprozess für die Allokation der finanziellen Mittel folge den langfristigen politischen Zielsetzungen und müsse je nach Finanzlage unterschiedlich restriktiv geführt werden (E3, Interview 3, Z. 157-162). Der erwähnte zeitliche Vorlauf von eineinhalb Jahren erwähnt auch E10 (Interview 10), falls die Investitionssumme in den finanziellen Umfang des normalen Budgetprozesses des Stadtrates falle, ansonsten folge ab einem gewissen finanziellen Umfang die Freigabe durch das Parlament oder dann sogar durch das Volk, was zeitlich deutlich mehr Vorlauf bedürfe (Z. 139-146). Aufgrund der starken politischen Prägung von Massnahmen im öffentlichen Raum und den diversen demokratischen Instrumenten sei es zielführend, wenn die einzelnen Massnahmen in Teile aufgesplittet würden und einer klaren langfristigen Strategie folgten. Dies erhöhe die Akzeptanz in der Bevölkerung deutlich (E12, Interview 12, Z. 60-72).

Diverse Massnahmen, die ergriffen werden, könnten nicht spezifisch der «Stadt der kurzen Wege» zugewiesen werden. Die Effekte seien vielfältig, weshalb man nicht genau sagen könne, wieviel die «Stadt der kurzen Wege» koste, so E1 (Interview 1, Z. 331-334). E3 (Interview 3) erwähnt, dass die Finanzverwaltung eher über eine Portfoliosicht verfüge, und sie nicht in die Projekte einbezogen würde (Z. 101-112). Einzelne Bereiche der Ämter hätten einen Plafond. Wie sie diesen Betrag aufteilten und in die verschiedenen Projekte investieren würden, sei ihnen selbst überlassen (E3, Interview 3, Z. 272-278). Wenn ein Verwaltungsbereich mit einer spezifischen Massnahme beispielsweise dem Pflanzen von Bäumen die Strassen aufwerten möchte, dann müssten sie in diese Massnahmen mehr finanzielle Mittel stecken (E3, Interview 3, Z. 377-388).

Investitionen hätten aber immer auch Folgekosten, die in der Erfolgsrechnung auftauchen würden. Auf der einen Seite müssten die Kapitalkosten, das sind nach E3 (Interview 3) Zinsen und Abschreibungen, gerechnet werden und auf der anderen Seite würden immer auch betriebliche Folgekosten, wie beispielsweise Aufwendungen für das Personal entstehen (Z. 126-140). Nun mit der Zinswende seien die Zinsen, welche lange bei 0 % lagen, wieder zu berücksichtigen, da sie mit einer hohen Fremdfinanzierung schnell einen

hohen Betrag in der Erfolgsrechnung ausmachen könnten (E3, Interview 3, Z. 445-452). Bei den betrieblichen Folgekosten geht E10 (Interview 10) davon aus, dass diese durch die bestehenden Globalbudgets der einzelnen Bereiche getragen würden (Z. 39-42), was auch E1 (Interview 1) bestätigt (Z. 162-163). Auch bezogen auf die Folgekosten der Investitionen schaffe die Finanzverwaltung Transparenz und zeige den Entscheidungstragenden die Auswirkungen und Konsequenzen ihrer Entscheide auf die Erfolgsrechnung auf (E3, Interview 3, Z. 486-497).

4.3.3 Realisierbarkeit des Ersatzes von Flächen durch Kapital

Die Expertinnen und Experten hatten mehrheitlich eine eher ablehnende Haltung gegenüber der Notwendigkeit von Investitionen in U-Bahn- oder Hochbahnnetze. Notwendiger sei in den Schweizer Städten ein gutes Bahnsystem, wie es bereits in Zürich bestünde, so E5 (Interview 5, Z. 513-514). Dies bestätigt auch E6 (Interview 6) mit der Aussage, dass es ein gutes Bahnsystem brauche, was Zürich mit dem auf den Bahnverkehr ausgerichteten öffentlichen Verkehrssystem vormache. Die einzelnen Subzentren seien direkt erreichbar, ohne dass man mit dem Bus durch die ganze Stadt fahren müsse (Z. 802-805). E1 (Interview 1) ist jedoch der Meinung, dass sich die Städte eine solche Alternative zur Flächengewinnung überlegen müssten, da der Raum nicht einfach zu vergrössern sei (Z. 281-182). E10 (Interview 10) würde solche Projekte unterstützen, um den Verkehr flussend zu halten, wenn der Platz zu knapp sei (Z. 235-240). E13 (Interview 13) spricht den Bedarf von sehr hohen Frequenzen an, die es für eine Investition in solche Infrastruktur bräuchte und ist der Meinung, dass die Kosten und der Nutzen meist unverhältnismässig seien (Z. 137-140). In einzelnen Städten bieten beispielsweise die aktuell politisch diskutierten Durchgangsbahnhöfe eine mögliche Lösung, so E4 (Interview 4, Z. 271-272). Für E13 (Interview 13) ist klar, dass bei einer solchen Lösung die Städte aus Sicherheits- und Qualitätsgründen nicht den Langsamverkehr, sondern den motorisierten Individualverkehr oder den öffentlichen Verkehr unter den Boden bringen müssten (Z. 150-152).

Finanziell betrachtet seien solche Investitionen auch für die Schweizer Städte, die nach E13 (Interview 13) finanziell «auf der Sonnenseite der Welt» liegen würden, kaum zu stemmen (Z. 152-154). Die preiswertere Variante seien dabei Hochbahnen (E13, Interview 13, Z. 146-149). Doch bei einer Hochbahn, welche auch gemäss E4 (Interview 4) kostengünstiger wäre, würden negative Effekte mit dem Schattenwurf sowie der Beeinträchtigung des Stadtbildes aufkommen (Z. 296-298). Der Konflikt mit

anderen öffentlichen Interessen wie beispielsweise dem Denkmalschutz erwähnt auch E13 (Interview 13) zum Thema der Erstellung von Hochbahnen (Z. 134-140).

Mit der reinen Investition in solche Projekte, die über oder unter dem Grund führen würden, sei es dann jedoch nicht getan. Schlussendlich brauche es während den Betriebszeiten auch das entsprechende Betriebspersonal (E6, Interview 6, Z. 38-40). Die finanziellen Mittel für eine Investition könnten gemäss E6 (Interview 6) immer aufgetrieben werden. Das Geld für den Betrieb zahle dann jedoch kaum jemand, was grundsätzlich das grosse Problem darstelle (E6, Interview 6, Z. 607-617). Für die Finanzierung komme es in der Schweiz auch immer auf die Eigentumsverhältnisse der Strasse an. Falls es sich bei der entsprechenden Strasse, bei welcher eine solche Investition getätigt werden soll, um eine Kantonsstrasse handle, sehe E10 (Interview 10) nicht, dass der Kanton finanziell Hand bieten würde. Sei die Stadt die Eigentümerin, wäre die Bereitschaft höher, so E10 weiter (Z. 241-245). Doch aufgrund der Höhe solcher Investitionen müsste nach E13 (Interview 13) der Bund mitfinanzieren, wodurch das Vorhaben wieder in Konkurrenz um die Finanzmittel mit Projekten aus anderen Regionen stehen würde (Z. 140-146).

Bei Überdachungen von bestehenden Strassen oder Autobahnen, könne es gemäss E13 (Interview 13) dazu kommen, dass einige Bewohnende, eine Mauer vor dem Fenster hätten und nicht mehr in die Ferne sehen könnten. Für die Verbesserung der Situation hinsichtlich des Lärms oder der Vernetzung der Gebiete müsste aber etwas in Kauf genommen werden, schlussendlich sei es immer ein Aushandlungsprozess zwischen unterschiedlichen Interessen (Z. 156-162). In der Schweiz führten jedoch Meinungen und Interessen von einzelnen Personen, wenn sie sich gegen ein solches Vorhaben oder Projekt wehren, zu massiven Verzögerungen (E13, Interview 13, Z. 165-167).

4.3.4 Finanzielle Auswirkungen auf die Steuereinnahmen

Würde die «Stadt der kurzen Wege» weitergedacht, meint E3 (Interview 3), hätte sie auch Einfluss auf die Steuereinnahmen der Städte. Die Massnahmen in der Zonenplanung sowie die Art und Weise der Quartiere hätten schlussendlich eine Auswirkung auf das Wohnraumsegment, welches in einem Quartier entstehe, was weiter die Steuereinnahmen der Städte beeinflusse (Z. 630-636). Bei den natürlichen Personen bestehe eine starke Korrelation zwischen dem Bevölkerungswachstum und den Steuereinnahmen (E3, Interview 3, Z. 674-676). Die Umgebung, der Wohnungsbau sowie die Gestaltung des Quartiers beeinflussen nach E3 (Interview 3) neben den Steuereinnahmen auch die

Ausgaben der Städte, da beispielsweise eine Stadt mit vielen Familien mit Kindern mehr Schulen zu betreiben und teilweise auch mehr Sozialausgaben hätte (Z. 645-657). Die städtischen Ausgaben werden jedoch nicht auf die einzelnen Quartiere alloziert. Nebst dem Buchhaltungskonto würden die Ausgaben nicht noch spezifisch für das entsprechende Quartier erfasst. Bei den Ausgaben hätten die Städte nur eine gesamtstädtische Sicht. Hingegen bei den Steuereinnahmen könnten Städte genaue Aussagen zu den einzelnen Quartieren machen, so E3 (Interview 3) weiter (Z. 703-710). Auch E10 (Interview 10) ist überzeugt, dass die «Stadt der kurzen Wege» einen Einfluss auf die finanziellen Mittel der Städte hätte. Neben dem Ziel, den Modalsplit im Verkehr nachhaltig zu verändern, bestehe beispielsweise auch das Ziel den Anteil an gemeinnützigen Wohnungen zu vergrössern. Da könne befürchtet werden, dass mit dem gemeinnützigen Wohnungsbau eher unterdurchschnittliche Steuerzahlende angezogen würden. Daher sei es für die Finanzverwaltung wichtig, dass ein ausreichendes Wohnungsangebot über alle Segmente bestehe, so dass alle von den attraktiven Quartieren und kurzen Wegen profitieren könnten (E10, Interview 10, Z. 87-97). E12 (Interview 12) beurteilt, dass die Aufwertung der Quartiere je nach dem neben den höheren Steuereinnahmen auch die Sozialhilfequote bei den Bewohnenden senke, da die Aufwertung eines Quartiers die Mietzinse in die Höhe treibe und so eher besserverdienende einziehen lasse (Z. 452-457).

Mit den ausreichend finanziellen Mittel könnten Städte auch die notwendigen Ressourcen in der Verwaltung zur Verfügung stellen, um die Verbesserungsprozesse aufzugleisen (E9, Interview 9, Z. 322-323). Seien nicht genügend Mittel vorhanden, müssten die Städte nach E9 (Interview 9) durch gezielte Priorisierungen bei den Ausgaben Einsparungen machen, was in einem dynamischen städtischen Umfeld sehr heikel sei (Z. 180-184). In vielen Aufgabengebieten von Städten übersteige das Leistungsangebot das gesetzlich geforderte Minimum, welches ebenfalls finanziert werden müsse (E10, Interview 10, Z. 103-104).

4.3.5 Diverse Finanzierungsmöglichkeiten

Nebst den Steuereinnahmen stünden den Städten noch weitere Mittel zur Finanzierung von Massnahmen zu Gunsten der «Stadt der kurzen Wege» zur Verfügung. Beispielsweise sei ein grosser Topf der Mehrwertausgleich. Mit diesem Mittel komme je nach Stadt gemäss E12 (Interview 12) insbesondere bei Nachverdichtungen richtig viel Geld rein (Z. 166-167). Durch diesen planerischen Mehrwert stünden den Städten grosse Geldmengen zur Verfügung, welche sie dann, weil es sich nicht um Steuergelder handle, zweckgebunden einsetzen könnten. Die Öffentlichkeit partizipiere somit durch Investitionen direkt am Mehrwert, welche in die Aufenthaltsqualität oder die Verbesserungen der Infrastruktur fliessen (E12, Interview 12, Z. 168-181). Den Vorteil des Mehrwertausgleichs erwähnt auch E11 (Interview 11) und ergänzt, dass die Städte beim Einsatz dieser Gelder gesetzlich an strenge Regeln gebunden seien, damit die breite Bevölkerung profitieren könne. Insbesondere erwähnt E11 (Interview 11), dass die meisten Mittel in Aufwertungsmassnahmen aus den Töpfen der Mehrwertabgaben fliessen würden (Z. 435-448). Eine weitere Finanzierungsmöglichkeit stellten die Agglomerationsprogramme des Bundes dar, so E13 (Interview 13, Z. 47-48). Gemäss E13 (Interview 13) erleichtere diese Bundesunterstützung das Durchführen von Siedlungs- und Verkehrsprojekten auf der Stufe der Gemeindepolitik (Z. 56-60). Auch E15 (Interview 15) erwähnt die wichtige finanzielle Unterstützung durch die Agglomerationsprogramme des Bundes (Z. 118-119).

Bei einzelnen Aufwertungsmassnahmen zugunsten des Klimaschutzes könnten die Städte gemäss E16 (Interview 15) auch eine Unterstützung aus dem Klimafonds beantragen. Im Hinblick auf Smart-City-Massnahmen bestehe zudem die Möglichkeit, auf finanzielle Unterstützung durch das Front Runner Förderprogramm des Bundesamtes für Energie (Z. 128-133). E15 (Interview 15) weist aber auch darauf hin, dass Städte den Weg zusammen mit privaten Investoren einschlagen dürften, so dass die mehrwertbietenden Investitionen auch als funktionierendes Geschäftsmodell angedacht werden könnten (Z. 119-122). Solch partnerschaftliche Modelle seien für das Anstossen effektiver Veränderungen anzudenken, da die Umsetzung von Klimaschutzmassnahmen und die Förderung der nachhaltigen Mobilität, was beides zu einer «Stadt der kurzen Wege» gehöre, gemäss E2 (Interview 2) immer mehr finanzielle Ressourcen beanspruchen würde (Z. 4).

4.4 Massnahmen zur Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege»

4.4.1 Partizipation und Einbezug der Bevölkerung

Bei der Partizipation gehe es darum, die Bevölkerung zu verstehen und zu erkennen, was deren heutigen Bedürfnisse sind (E12, Interview 12, Z. 108-110). Die Bevölkerung sollte sagen können, was beispielsweise der öffentliche Platz können muss. So wüssten die Verantwortlichen, was sie erstellen müssten, damit der Platz von der Bevölkerung auch benutzt werde (E12, Interview 12, Z. 117-121). Im Gegenzug sei die Diskussion wichtig, damit die Bevölkerung verstehe, weshalb die einzelnen Massnahmen notwendig sind (Z. 162-163). Solche gemeinsamen Entwicklungen seien insbesondere wichtig, da die Schweiz eine direkte Demokratie pflege und die Bevölkerung bei Unzufriedenheit die Projekte anfechten könne. (E11, Interview 11, Z. 209-218). Der Einbezug der Bevölkerung in die Planung lohne sich gemäss E12 (Interview 12), da man die Planungszeiten sowie das Risiko einer Ablehnung durch das Volk reduzieren könne (Z. 204-207). Wenn man bereits von Anfang an alles ausdiskutiere, dann habe man bei den politischen Abstimmungen keine Probleme mehr. Die Partizipation führe im Endeffekt bei Projekten zu mehr Effizienz (E12, Interview 12, Z. 191-194). Dass nicht an der Bevölkerung vorbeigeplant werde, sei nach E9 (Interview 9) die Grundvoraussetzung, für das Funktionieren eines Projekts (Z. 319-323). Ein Projekt könne auch aufgrund der unterschiedlichsten Anspruchsgruppen nie linear durchgeplant und geführt werden, da stets eine Interessenabwägung getätigt werden müsse (E4, Interview 4, Z. 290-294). Politisch könne es nie allen recht gemacht werden, doch mit der Partizipation seien die unterschiedlichsten Meinungen und Interessen an einem Tisch und die gesellschaftspolitischen Werthaltungen könnten ausdiskutiert werden (E5, Interview 5, Z. 227-237).

Die Meinungen der Vertretenden der Quartiervereine seien nicht als repräsentativ zu taxieren, die Quartiervereine seien jedoch für das Bilden eines funktionierenden Netzwerks unabdingbar (E4, Interview 4, Z. 208-217). Wichtig sei jedoch, dass die öffentliche Hand stets die Verantwortung trage und sich um die Aufgaben kümmere, um sicherzustellen, dass das Ehrenamt nicht strapaziert werde (E4, Interview 4, Z. 199-207). Bei einer richtig gespielten und gut geleiteten Partizipation, ist E2 (Interview 2) überzeugt, werde das Ehrenamt nicht ausgenutzt oder strapaziert, sondern mehr noch gestärkt (Z. 32). Würde man eine Scheinpartizipation durchführen, dann würde das Ehrenamt überstrapaziert (E1, Interview 1, Z. 186-187). Es sei jedoch von grossem

Vorteil, wenn die Bewohnenden einen Bezug zum öffentlichen Raum aufbauen können. So würden sie vermehrt Verantwortung übernehmen. Gemäss E1 (Interview 1) brauche es aus der Bevölkerung aber nicht die Verantwortung des Arbeitens, sondern die Verantwortung des Mitdenkens (Z. 180-187). Die Mitwirkung durch die Bevölkerung müsse gemäss E5 (Interview 5) zwingend aufgrund intrinsischer Motivation erfolgen (Z. 319-322).

Die Investitionen in die Infrastrukturen der Quartiere stellten gemäss E10 (Interview 10) eine der grössten Herausforderungen dar (Z. 304). Viele Städte könnten ihre Budgets aufgrund Verzögerungen durch Einsprachen nicht einhalten. Die Verwendung der gesprochenen Budgets für alternative Projekte sei nicht möglich, da es kaum Projekte ohne Einsprachen gäbe (E5, Interview 5, Z. 265-273). E5 (Interview 5) ist der Meinung, dass sehr viele eine Einsprache machen würden, da sie ihre Anliegen zu wenig stark berücksichtigt sehen. Der Anspruch der Bevölkerung habe stark zugenommen und der Verteilungskampf sei stärker geworden (Z. 275-279). Die lange Dauer bis zur Umsetzung von infrastrukturellen Baumassnahmen schätzt auch E8 (Interview 8) als grosse Herausforderung ein (Z. 70-77). Gemäss E9 (Interview 9) fehle meist die Zeit, um die Bevölkerung mitzunehmen (Z. 110-113). Wenn Flächen umverteilt würden, sei insbesondere aufgrund der Widerstände aus der Bevölkerung eine genaue Planung und ein stetiger Kommunikationsprozess zwingend (E5, Interview 5, Z. 213-216). Die vermittelnde Position, welche bei der Bedürfniserfüllung zwischen der privaten, der politischen und der öffentlichen Interessen einzunehmen sei, bilde ein grosses Spannungsfeld (E11, Interview 11, Z. 485-492). E16 (Interview 15) beschreibt die Eigentumsverhältnisse und damit die privaten Interessen als eine der grössten Herausforderungen bei der Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» (Z. 200-201), was E4 (Interview 4) bestärkt und deren Abhängigkeit der Behörden diesbezüglich betont (Z. 163). Im Umgang mit deren Abhängigkeiten bedürfen die Behörden oft viel Geduld, denn nach E11 (Interview 11) ändere sich der Zeitgeist sehr schnell und der Wandel brauche trotz starken Bestrebens seine Zeit (Z. 495-502). E9 (Interview 9) erkenne, dass auch bei kleinen Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder der Entsiegelung die Behörden aufgrund diverser Interessenberücksichtigung stark belastet seien, wodurch die Ressourcen der Verwaltungen fehlen und an die Kapazitätsgrenzen stossen würden (Z. 119-130).

4.4.2 Nutzungsdurchmischung im öffentlichen und privaten Raum

Damit eine effiziente Nutzung sichergestellt werden kann, sollen Räume eine Multifunktionalität aufweisen und eine hohe Qualität offenbaren (E4, Interview 4, Z. 140-142). Das Anstreben einer Mehrfachnutzung betont auch E9 (Interview 9), so dass die Städte von der monofunktionalen Nutzung wegkommen und unterschiedliche Nutzungen kombinieren müssten (Z. 140-143). Durch die Mehrfachnutzung der Räume sei die Flächeneffizienz deutlich höher. Ein Alterszentrum oder auch ein Park würden mehr bieten als das, für was sie bis jetzt genutzt würden. Es gehe auch darum, dass die sozialen Aspekte vermehrt berücksichtigt würden. Die Nutzungsdurchmischung hätte nicht nur positive Effekte auf die Flächeneffizienz, sondern auch auf die Lebendigkeit der Quartiere, wobei die öffentlichen Räume vermehrt noch einen Beitrag leisten könnten (E9, Interview 9, Z. 146-154). Dies bräuchte jedoch ein grosser Wille von diversen Seiten und führe zu einem hohen Koordinationsaufwand zwischen den verschiedenen Fachstellen. Das Timing müsse stimmen und das Geld vorhanden sein, so E9 weiter (Interview 9, Z. 159-164).

Im Zeitalter der Innenentwicklung müsse der Platz von irgendwo herkommen meint E13 (Interview 13) und ergänzt, dass der Shared Space⁵ dabei eine mögliche politische Stossrichtung darstellen könne. Ein Shared Space sei aber insbesondere bei der innerstädtischen Mobilität auf tiefere Geschwindigkeiten (Abschnitt 4.4.6) angewiesen, ergänzt E13 (Interview 13, Z. 89-92). Gemäss E11 (Interview 11) sei es essenziell, dass sich die Städte Gedanken über das Schaffen von Synergien zwischen den einzelnen Nutzungen machen (Z. 380-381). Raum stehe nicht ausreichend zur Verfügung, sprich sei zu wenig vorhanden, erwähnt E16 (Interview 15). Die klassische Raumaufteilung müsse daher zwingend überdacht werden. Je zentrumsnaher der Raum sich befinde, desto stärker soll die gemeinschaftliche Nutzung der Flächen sein (Z. 63-69). Der öffentliche Raum dürfe nicht von der Strasse aus gedacht werden, sondern müsse von der gesellschaftlichen Nutzung her definiert werden. Der Raum müsse verstanden werden. Es sei zu kennen, welcher Nutzung der Raum gerecht werden müsse (E16, Interview 15, Z. 82-87). Ein multimodales Denken des Raumes sei nach E16 (Interview 15) zwingend (Z. 184). Der Erfolg hänge von der Gestaltung des Raumes, respektive des Ortes ab. Begegnungen zwischen den Menschen sowie der Betrieb von publikumsorientierten Nutzungen müssten ermöglicht werden (E1, Interview 1, Z. 250-253). Die Städte seien

⁵ Gemeinschaftlicher Raum

aber nicht für die Organisation der Nutzungen, wie beispielsweise den Betrieb eines Ladens verantwortlich, sie müssten nach E8 (Interview 8) nur die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen (Z. 10-13). Die Nutzung sei jedoch nach E9 (Interview 9) für das Funktionieren eines Ortes viel wichtiger als dessen architektonische Gestaltung. Der beste Platz funktioniere nicht, wenn er falsch genutzt würde. Daher bestehe bei den Städten teilweise auch das Bedürfnis nach Kuration der privaten und öffentlichen Räume (Z. 66-70). Ob ein Raum funktioniert, hänge zum einen von der Infrastruktur und zum anderen von der publikumsorientierten Nutzung ab, sprich der Nutzungsdurchmischung der Räume (E9, Interview 9, Z. 62-64).

4.4.3 Kuration von Räumen

Die Stadtplanung müsse sich vor allem auf die funktionale Anordnung fokussieren. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie die Ermöglichung öffentlicher Räume, welche gut belebt werden können und eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, seien nach E4 (Interview 4) die ausschlaggebenden Punkte für die Polyzentralität und demnach für die «Stadt der kurzen Wege» (Z. 34-41). Viele aktuelle Erdgeschossnutzungen würden nicht, wie durch die Städte gewünscht, zu einer publikumsorientierten Nutzung mit lebhaften Quartieren führen (E12, Interview 12, Z. 303-309). Die Problematik liege nach E6 (Interview 6) mitunter auch an den in der Bau- und Zonenordnung vorgeschriebenen öffentlichen Nutzung der Erdgeschosse, die meist zu keiner aufwertenden, sondern eher zu einer abwertenden Nutzung führe. E6 (Interview 6) ist der Meinung, dass eine clevere Kuration seitens der Städte notwendig sei (Z. 163-179). Da sich aber die meisten Flächen nicht im Eigentum der Städte befinden, seien ihnen die Hände gebunden. Das Anliegen der Städte sei es, die Eigentümerinnen und Eigentümer diesbezüglich zu sensibilisieren, so dass sie allenfalls eine für das gesamte Quartier aufwertende Nutzung ansiedeln würden (E12, Interview 12, Z. 309-313). Dies bestätigt auch E9 (Interview 9) und weist auf Projekte hin, welche mithilfe von Gestaltungsplänen umgesetzt wurden (Z. 70-73). Es gäbe die Möglichkeit, dass man den Eigentümerinnen und Eigentümer eine höhere Ausnutzung des Grundstücks ermögliche, von ihnen aber im Gegenzug fordere, dass die Erdgeschossnutzungen kuratiert an gewisse Nutzungen und mit Mietzinsen unter den Marktpreisen vermietet würden (E6, Interview 6, Z. 175-179). In einigen Städten bestehe auch eine Methode, bei welcher die Behörden Flächen von privaten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zu Marktpreisen anmieten, und diese zu stark subventionierten Mietzinsen untervermieten würden. So könnten die

gewünschten Nutzungen nicht nur in den Erdgeschossen, sondern gesamthaft unter Kontrolle gehalten werden (E12, Interview 12, Z. 282-285).

Bei der Kuration sei jedoch wichtig zu verstehen, dass aufgrund wirtschaftlicher Gegebenheiten nicht an allen Orten die Nachfrage bestehe, um eine belebte Erdgeschossnutzung hinzukriegen (E5, Interview 5, Z. 102-104). E6 (Interview 6) erläutert und begründet dies mit der Wirtschaftlichkeit für die Investoren, welche die von ihnen bereitgestellten Flächen durch Erträge monetarisieren möchten (Z. 322-325). Neben den Investoren seien es auch die Nutzungen, welche ökonomisch funktionieren müssten. Grossunternehmen wie Grossverteiler, hätten diesbezüglich mehr Möglichkeiten, um über eine längere Anfangsphase zugunsten eines zukünftig lebhaften Quartiers mit mehr Frequenzen durchzuhalten. Bei kleineren Unternehmen müssten die Nutzungen nach rund drei Monaten erfolgsversprechend laufen, so E6 (Interview 6, Z. 545-555). Wenn die Zentrumsbereiche gut aufeinander abgestimmt und koordiniert würden und der Strassenraum gut und sicher gestaltet sei, könne es zu Synergien kommen, die einen Ort beleben. Die ökonomische Logik müsse aber stets mitberücksichtigt werden, ist auch E5 (Interview 5) überzeugt (Z. 106-110). Es dürften gemäss E5 (Interview 5) nur in den einzelnen (Quartier-)Zentren, also den bestehenden Polyzentren, durch die Bau- und Zonenordnung publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen vorgeschrieben werden. Zwischen den einzelnen (Quartier-)Zentren soll es den Eigentümerinnen und Eigentümern freistehen, wie sie ihre Erdgeschosse nutzen würden (Z. 111-118). Sobald genügend Frequenzen vorhanden seien, kämen auch die Grossverteiler, die aktuell ebenfalls vermehrt auf dezentrale Geschäfte für den täglichen Bedarf setzen würden, so E5 (Interview 5) weiter. Dies sei ein gesamthafter Trend, welcher durch die Stadt- und Verkehrsplanung nicht gesteuert, aber unterstützt werden könne (Z. 170-179). Die ökonomische Realität müsse gemäss E5 (Interview 5) zwingend berücksichtigt werden, denn am Ende brauche es die Privaten, die investieren und so den Nutzenden ein belebtes und als Mehrwert wahrgenommenes Angebot offerieren würden (Z. 577-593).

Bei einer grösseren Quartierentwicklung bestehe zudem oft die Intention, einen eigenen Stadtteil zu werden oder das Quartier durch die Entwicklung wesentlich zu stärken. Dies geschehe nach E6 (Interview 6) durch einen diversen und belebenden Nutzungsmix. Die «Stadt der kurzen Wege» sei dann die Folge daraus (Z. 250-256). Die gewünschten Nutzungen müssen allenfalls auch mithilfe von Subventionen, beispielsweise bei den Mietzinsen, ein ertragsversprechendes Geschäftsmodell sein. Danach ergebe sich der

belebte öffentliche Raum von selbst. Die von den Behörden vorgegebenen Rahmenbedingungen müssten aber diesbezüglich unterstützend ausgelegt sein (E6, Interview 6, Z. 279-282). Wenn sich Städte für das Kuratieren von Flächen zugunsten eines belebten Quartiers entscheiden, müssten sie grosszügig sein, so E6 (Interview 6, Z. 566).

4.4.4 Gemeindezentren zur Stärkung der Quartiere

Quartier- oder Gemeindezentren könnten die Multifunktionalität der öffentlichen Räume unterstützen (E4, Interview 4, Z. 50). Die Städte hätten bemerkt, dass es eine Ansprechperson der Behörden vor Ort in den Quartieren brauche, um die Belebung der Quartiere zu kräftigen (E6, Interview 6, Z. 98-99). E6 (Interview 6) ist überzeugt, dass es für belebte Quartiere öffentliche Räume brauche, die der Bevölkerung niederschwellig zur Verfügung stünden. Ergänzend zur Bereitstellung der Räumlichkeiten sollten diese zu Gunsten deren Sichtbarkeit mit Events, wie beispielsweise Generationen-Treffpunkte betrieben werden (Z. 386-394). E6 (Interview 6) erwähnt aber ganz klar, dass dieses Bereitstellen der Infrastruktur sowie des notwendigen sozialarbeitenden Personals hohe Fixkosten für die Städte zur Folge habe (Z. 375-378). In seinen Augen sei es jedoch ein gutes Investment, um der Bevölkerung etwas zurückzugeben und im ständigen Austausch zu stehen (E6, Interview 6, Z. 291-298). Diese finanziellen Aufwände müssten gemäss E3 (Interview 3) jährlich budgetiert werden (Z. 259-261) (Abschnitt 4.3.2). Solche Quartierzentren würden dabei auch die Schulen mit den Quartieren und deren Bewohnenden vernetzen (E10, Interview 10, Z. 386-396). E6 (Interview 6) erwähnt ausserdem noch den positiven Effekt der Quartierzentren zur Vernetzung der unterschiedlichen Quartiere, respektive der Polyzentren untereinander (Z. 395-400).

4.4.5 Verkehr und dessen Auswirkungen

Rund die Hälfte der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Fahrten seien gemäss E2 (Interview 2) unter einer Distanz von fünf Kilometer (Z. 51). Daher geht auch E6 (Interview 6) davon aus, dass der Verkehr der grösste Treiber für Massnahmen zu Gunsten der «Stadt der kurzen Wege» sei, um nicht zusätzliche und unnötige Fahrten zu generieren (Z. 102-104). E13 (Interview 13) ist klar der Meinung, dass man trotz der steigenden Mobilitätsnachfrage den Strassenraum nicht noch zusätzlich ausbauen könne, denn die meisten Strassen würden an private Grundstücke grenzen (Abschnitt 4.2.2). Um mit dieser Situation und der steigenden Mobilitätsnachfrage umzugehen, bräuchten die

Städte einen veränderten Modalsplit⁶. Konkret könnten also nicht mehr alle Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Die Städte müssten mit besseren Taktfrequenzen und zusätzlichen Verbindungen versuchen, die Personen zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu motivieren (Z. 29-40). Diesbezüglich soll die Netzentwicklungsstrategie vermehrt auch mit Tangentiallinien die polyzentrische Entwicklung und den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr unterstützen (E5, Interview 5, Z. 149-151). Parallel zum öffentlichen Verkehr müsste der Fahrradverkehr mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten attraktiver gemacht werden, denn für Fahrten zwischen 5-6 Kilometern sei das Fahrrad das ideale Verkehrsmittel, ist E13 überzeugt (Interview 13, Z. 40-44). E14 (Interview 14) betont die Notwendigkeit einer durchgehenden und attraktiven Fahrrad- und Fussgängerinfrastruktur (Z. 117-118) und vertritt die Ansicht, dass die künftige Mobilitätsnachfrage auf der bestehenden Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden müsse. Neue Elemente seien ein Tabu (E14, Interview 14, Z. 144-149). Daher müsste die Diskussion zukünftig vermehrt in Anbetracht von Gesamtkonzepten und nicht wie aktuell fallspezifisch geführt werden (E14, Interview 14, Z. 164-165). Die letzte Meile müsse zudem verstärkt in die Gesamtkonzepte eingedacht werden, so E15 (Interview 15, Z. 60-61).

Bei der Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» müsse aber nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den Güterverkehr, also die Ver- und Entsorgung eine kluge Lösung gefunden und als wesentlichen Aspekt betrachtet werden (E2, Interview 2, Z. 1). Einige Städte führen aktuell Pilotversuche mit zentral gelegenen Paketboxen durch, die als Übergabepunkt von Paketen aber auch als mögliche quartierbelebende Treffpunkte fungieren könnten, so E5 (Interview 5, Z. 499-504). Die betrieblichen Folgekosten (Abschnitt 4.3.2) müssten aber auch bei solchen Massnahmen zu Gunsten eines autofreien Lebensstils gesichert werden (E6, Interview 6, Z. 655-665). Anzudenken seien auch zeitliche Lieferbeschränkungen von stark frequentierten Orten, wobei in diesen Fällen den davon Betroffenen ein kompensierendes Angebot bereitgestellt werden müsse. Dies könnte beispielsweise ein Raum sein, welcher als Kumulations- und Sammelpunkt diene. Damit diese funktionieren, müsse nach E6 (Interview 6) ein funktionierendes Geschäftsmodell oder ein gesetzliches Verbot dahinterstehen (Z. 679-691). E10 (Interview 10) spricht von einer Feinverteilung per Cargo-Velo, welche in der doch schon hektischen Welt entschleunigend wirke und meint, dass sich mit der Digitalisierung

⁶ Modalsplit: Stellt den Marktanteil respektive die Verteilung der verschiedenen verwendeten Verkehrsmittel dar (Blatti & Munafò, 2019, S. 7).

und dem vermehrten Onlinehandel in der Zukunft bezüglich Logistik und somit auch dem Verkehr einiges verändern würde (Z. 332-342).

4.4.6 Reduktion der Geschwindigkeit

Den Verkehr langsamer fließen zu lassen und damit die Aufenthaltsqualität zu steigern, ist der Wunsch von E4 (Interview 4, Z. 106-107). Mit der Geschwindigkeitsreduktion erreichten Städte positive Effekte wie die Reduktion von Lärm und die Erhöhung der Sicherheit, was sich positiv auf die Belebung der Strassenräume auswirke. Der Querschnitt einer Strasse könne angepasst werden, sofern es den öffentlichen Verkehr nicht behindere, so E9 (Interview 9, Z. 232-238). Ob Tempo 30 mit dem öffentlichen Verkehr zu vereinbaren sei, müsse jedoch in jedem Einzelfall geprüft werden, so E12 (Interview 12, Z. 245-246). Mit der Geschwindigkeitsreduktion würden aber allgemein die Distanzen in Bezug auf die Sicherheit oder die Sichtzonen reduziert (E12, Interview 12, Z. 76-89). Die Einführung von Tempo 30 würde es aber auch zulassen, dass die schnellen und geübten Fahrradfahrenden auf den Strassen unter den normalen Verkehr gemischt werden könnten. Die schnellen Fahrradfahrenden oder E-Bike-Fahrenden könnten so vom Fussverkehr und den unmotorisierten Fahrräder entflochten werden. Bei Tempo 50 ginge dies nicht, ist E14 (Interview 14) der Meinung (Z. 87-90). Das Queren der Strasse würde für alle Verkehrsteilnehmenden vereinfacht, da das Verkehrserleben insgesamt ruhiger wäre (E9, Interview 9, Z. 232-238). Die Geschwindigkeitsreduktion sollte allgemein entschleunigend wirken und die Aufenthaltsflächen seitlich der Strassen positiv beeinflussen (E14, Interview 14, Z. 108-111). Wichtig seien die Temporeduktionen insbesondere an den zentralen Orten der Quartiere, dort wo es darum gehe, die Fussgängerflächen zu vergrössern, das flächenmässige Queren von Strassen zu ermöglichen und das Mit- sowie Nebeneinander zu fördern. E5 (Interview 5) meint damit, dass dort, wo die Nutzungsansprüche an die öffentlichen Räume allgemein hoch seien, die Tempi zu reduzieren sind (E5, Interview 5, Z. 154-158). Für die Kantone, welche Eigentümer vieler städtischen Strassen sind, sei Tempo 30 jedoch noch immer ein grosses Tabu, was die Städte vor grosse Herausforderungen stelle (E14, Interview 14, Z. 94-95).

4.5 Grenzen der «Stadt der kurzen Wege»

Bei regionalen Angeboten komme die «Stadt der kurzen Wege» an ihre Grenzen, denn Angebote wie beispielsweise ein Theater oder Hochschulen werden zentral angeboten und hätten eine regionale Reichweite (E1, Interview 1, Z. 300-303). Zudem könnte der Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems kontraproduktiv sein, da es durch das bessere Angebot die Mobilität und so auch die zurückgelegten Distanzen der Gesellschaft fördere, meint E1 (Interview 1, Z. 293-294). Was im Zusammenhang mit dem Konzept nicht unterschätzt werden dürfe, sei die Individualität der Personen. Beim Thema Einkaufen könne gemäss E6 (Interview 6) das Konzept, bei welchem die Quartierbewohnenden vor Ort einkaufen würden, funktionieren. Beim Coiffeur oder beim Café würden die Personen jedoch lieber ihren langjährig vertrauten Einrichtungen folgen. Also dort, wo ein hohes Vertrauen bestehe und die eigenen Freunde seien. Wenn es nach E6 (Interview 6) geht, dann basiere das Konzept auf einer zu idealisierten Welt (Z. 411-420). Seine Begründung basiert auf den Erkenntnissen aus den gesellschaftlichen Effekten nach der Corona-Pandemie, wo der Freizeitverkehr auf ein noch nie dagewesenes Niveau angestiegen sei. Wenn bereits die ganze Woche im Homeoffice gearbeitet wurde, hätten die wenigsten das Bedürfnis, am Abend oder am Wochenende erneut im eigenen Quartier ein Kaffee trinken zu gehen, das sei zu theoretisch, ergänzt E6 (Interview 6) weiter (Z. 420-428). Das Konzept könne nicht isoliert betrachtet werden (E6, Interview 6, Z. 883-887). Die «Stadt der kurzen Wege» könne sich bezüglich der Siedlungspolitik mit der Bau- und Zonenordnung an die Grenzen der Gebietskörperschaften halten, doch im Bereich der Mobilität sei es zwingend notwendig, über die Grenzen hinaus zu planen und zu agieren (E13, Interview 13, Z. 49-53). Auch E10 (Interview 10) erwähnt die Notwendigkeit die Mobilität über die Gemeindegrenzen hinaus zu planen, was mit den verschiedenen Tangentialverbindungen vermehrt gemacht werde (Z. 360-363). Bei der Nutzung stosse das Konzept an seine Grenzen, indem die spezifische Nutzung der Räume und Flächen als Stadt nur schwer beeinflusst werden könne, insbesondere nicht, wenn sich die entsprechende Liegenschaft nicht im Eigentum der Stadt befinde (E8, Interview 8, Z. 10-13).

4.6 Angemessenheit der «Stadt der kurzen Wege»

Wenn die Stadt identitätsstiftend sei und so die Lebensqualität erhöhe, sei die «Stadt der kurzen Wege» gerecht, so E10 (Interview 10, Z. 309-312). Früher hätte eine Stadt nur dem Zweck des Autos gedient. Heute entwickelten sich die Städte hin zu gesellschaftsorientierten, nachhaltigen, ökologischen und dichten Siedlungsgebieten (E10, Interview 10, Z. 318-320). Die heutigen Möglichkeiten seien diverser als die in den Städten aus den 1970er Jahren. Zudem sei die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr verbessert worden, was die «Stadt der kurzen Wege» zu einer situations- und entwicklungsgerechten Stadt mache. Denn auch für diejenigen, die auf ein Auto angewiesen seien, bestehe weiterhin die Möglichkeit, sich mit dem Auto in den Städten fortzubewegen (Abschnitt 4.2.3) (E10, Interview 10, Z. 324-331). Die «Stadt der kurzen Wege» fördere das Fahrradfahren sowie das Gehen und somit auch die Gesundheit der Bevölkerung. Zudem werden die Gebiete, welche durch eine grosse Strasse in der Stadt zerschnitten würden, neu vernetzt und durch gezielte Aufwertungsmassnahmen weniger mit negativen Immissionen belastet (E13, Interview 13, Z. 179-182). Falls Aufwertungsmassnahmen zu Verdrängungseffekten führten, sollen flankierende Massnahmen ergriffen werden. Beispielsweise könnten mit Genossenschaften, welche auf einem Kostenmietmodell basieren oder durch das Zulassen von mehr Ausnutzung für Investoren, die ein Teil der Wohnflächen zu Kostenmieten anbieten, die Effekte abgefedert werden (Abschnitt 4.4.3) (E13, Interview 13, Z. 190-197). Die «Stadt der kurzen Wege» sei sicherlich eine inklusive Stadt, jedoch hänge dies stets von der persönlichen Betrachtungsweise ab, es sei somit immer eine Erwägenssache. Mit der Partizipation und dem Einbezug der Bevölkerung in die Planung würden die Städte benutzerfreundlicher und das Zugehörigkeitsgefühl wachse, wodurch automatisch die soziale Kontrolle steigen würde (E11, Interview 11, Z. 331-342). Die inklusive Wirkung der «Stadt der kurzen Wege» beurteilt auch E9 (Interview 9) als positiv. Die kurzen Wege führten zu tieferen Transportkosten und in Hinblick auf die Klimapolitik sehe er keinen Grund, weshalb die «Stadt der kurzen Wege» nicht gerecht sein sollte (Z. 305-312).

4.7 Auswirkungen auf die Immobilienwerte und den Wohnungsmarkt

Mit Interventionen im Sinne der «Stadt der kurzen Wege» würden die öffentlichen Räume aufgewertet, was Auswirkungen auf die Immobilienwerte habe. Das Problem bei Aufwertungsmassnahmen sei, dass günstiger Wohnraum durch marktgetriebene Investitionen verloren ginge. Daher gäbe es politisch zahlreiche Vorstösse, um günstigen Wohnraum zu sichern (E12, Interview 12, Z. 395-408).

E14 (Interview 14) ist der Meinung, dass kleine Interventionen, wie beispielsweise die Realisierung einer Begegnungszone, die Immobilienwerte nicht gross verändern würde. Grosse Interventionen, wie beispielsweise das Verlegen von grossen Strassenzügen oder deren Verkehrsbefreiung, hätten hingegen grosse Auswirkungen auf die Quartiere. Die Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer würden ebenfalls beginnen zu investieren. Durch solche Investitionen gehe ganz klar günstiger Wohnraum verloren (Z. 204-209). Klar sei gemäss E5 (Interview 5) auch, dass nach solchen Interventionen gigantische Handänderungen stattfänden und die neuen Besitzer- und Besitzerinnen in die Immobilien investieren würden. E5 (Interview 5) erwähnt ein Beispiel, bei welchem günstiger und heruntergekommener Wohnraum zu einem hippen Wohnviertel wurde (Z. 357-361). Solche Aufwertungen könnten ökonomische Nachteile für die dort ansässige Bevölkerung zur Folge haben, ist E9 (Interview 9) überzeugt (Z. 316-317). E5 (Interview 5) ist skeptisch, ob es verlärmte Hauptstrassen brauche, um in den Städten günstigen Wohnraum zu erhalten. Er ist der Meinung, dass die sektoriellen Politiken wie die Wohnraum-, die Sozial- und die Verkehrspolitik nicht miteinander vermischt werden sollten. Beim zuvor genannten Beispiel habe die Stadt gelernt, dass die Stadt parallel zur Aufwertung des öffentlichen Raums hätte Immobilien kaufen müssen, um die Durchmischung auch zukünftig sicherstellen zu können (Z. 364-372). Die Wechselwirkungen der Sektoralpolitiken müssten verstanden und aufeinander abgestimmt werden, um positive Wirkungen zu erzielen und negative Effekte abzufedern. Mit dem Mischen von Sektoralpolitiken blockierten sich die Städte selbst (E5, Interview 5, Z. 492-495). Die «Stadt der kurzen Wege» müsse durchmischt sein und mit durchmischt meint E5 (Interview 5) sowohl die Nutzung als auch die Bevölkerung mit ihren sozialen Schichten. Dies ergebe sich jedoch nicht automatisch, weshalb es flankierende Massnahmen brauche, die gut aufeinander abgestimmt seien (Z. 532-538). Um das aufwertende städtebauliche Konzept weiterzuverfolgen, müssten die Städte parallel zur Aufwertung eine Wohnbaupolitik führen, die dazu beiträgt, dass auch die Bevölkerungsschichten mit geringem Einkommen auch weiterhin in attraktiven

Quartieren leben und wohnen könnten (E5, Interview 5, Z. 542-546). E3 (Interview 3) beurteilt die parallele Kaufmöglichkeit von Liegenschaften in der aktuellen Immobilienmarktsituation als sehr schwierig, da die Wahrscheinlichkeit sehr gering sei. Jeder möchte in einem solchen Moment an diesem Ort eine Immobilie kaufen, so bräuchte es sehr viel «Goodwill» der verkaufenden Partei, wenn überhaupt jemand verkaufen möchte (Z. 414-423). E3 (Interview 3) beurteilt allgemein solche Markteingriffe wie auch die aktuell politisch diskutierten Vorkaufsrechte als kritisch (Z. 434-436).

5. Schlussbetrachtung der Erkenntnisse und Beantwortung der Forschungsfragen

Mit den erhaltenen Erkenntnissen aus der theoretischen Aufarbeitung des Themas, der Dokumentenanalyse und den Ergebnissen aus den Expertengesprächen können nun die in Abschnitt 1.2 formulierten Fragestellungen beantwortet werden.

Wie können städtische Behörden mit der «Stadt der kurzen Wege» und insbesondere der Aggregation von Einrichtungen und Infrastrukturen die flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen gerecht umverteilen?

Ob die flächenspezifische und finanzielle Ressourcenverteilung gerecht und somit effizient ist, ist und bleibt Sache des subjektiven Betrachtungswinkels (Abschnitt 4.2.2). Die «Stadt der kurzen Wege» zielt aber darauf ab, dass die für die Bewohnenden notwendigen Wege kurz gehalten werden und so Zeit- sowie Ressourcenersparnisse ermöglicht werden. Die Lebens- sowie Aufenthaltsqualität der Bewohnenden wird durch die «Stadt der kurzen Wege» gesteigert und die Umweltbelastung wird insbesondere durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs verringert (Abschnitt 4.1). Die «Stadt der kurzen Wege» ist somit im Vergleich zur Stadt aus den 70er-Jahren eine situations- und entwicklungsgerechtere Stadt (Abschnitt 4.6).

Mit der polyzentrischen Aggregation von verschiedenen Nutzungen in den Quartierzentren (Abschnitt 4.4.4) und der Partizipation (Abschnitt 4.4.1) von verschiedensten Interessengruppen bereits bei der Planung und Verteilung von Einrichtungen und Infrastrukturen, können die Städte auch die damit verbundenen Ausgaben und Investitionen bedarfsgerecht und gleichmässig verteilen. Die bedarfsgerechte und somit auch nachhaltige Allokation von Ressourcen führt dabei dazu, dass die städtischen Ressourcen effizienter genutzt werden und die Städte allgemein nachhaltiger werden. Die Akkumulation und Mischung von verschiedenen Nutzungen (Abschnitt 4.4.2) in den (öffentlichen) Räumen bietet Städten ein Synergiepotenzial bei den Investitionen und im anschliessenden Betrieb. Die Aggregation von verschiedenen Nutzungen in Einrichtungen senken die notwendigen Investitions- und die darauffolgenden Betriebskosten für die Städte. Bei den Aufwertungsmassnahmen sollen die Städte insbesondere auf die zweckgebundenen Gelder aus dem gesetzlich definierten Mehrwertausgleich (Abschnitt 4.3.5) zurückgreifen. Dies bietet den Städten die Möglichkeit, dass die breite Öffentlichkeit durch diverse Aufwertungen und verbesserte Infrastruktur am realisierten Mehrwert partizipieren kann, was die allgemeine Gerechtigkeit positiv beeinflusst.

Die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit (Abschnitt 4.4.6) bietet Städten die Möglichkeit, eine gemeinschaftliche Nutzung der bestehenden städtischen Verkehrsinfrastruktur zuzulassen. Die Dominanz eines Verkehrsmittels kann zu Gunsten eines gerechteren Nutzungsanspruchs mit verschiedenen Verkehrsteilnehmenden verringert werden. Die städtischen Verkehrsflächen könnten gleichzeitig durch verschiedene Verkehrsteilnehmende genutzt werden. Die geringere Geschwindigkeit würde die Aufenthaltsqualität der umliegenden Räume aufgrund geringerer Immissionen steigern, was belebtere städtische Räume zulässt. Die Temporeduktion hat dabei für Städte eine flächeneffiziente, beruhigende und positive Wirkung auf die angrenzenden Räume und deren Aufenthaltsqualität. Die bestehenden Verkehrsflächen müssen durch die Städte zwingend auf der Nachfrageseite mit Hilfe der Veränderung des Modalsplits, hin zu flächeneffizienteren Verkehrsmitteln effizienter genutzt werden. Die Einführung eines dynamischen Mobility-Pricings kann die Städte bei der gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastruktur unterstützen (Abschnitt 4.2.5). Eine weitere Unterstützung bieten die tangentialen Verbindungen, welche die einzelnen Quartierzentren untereinander verbinden. Dadurch führen die Fahrten nicht immer über den Zentrumsknotenpunkt, wodurch das Verkehrssystem entlastet werden kann (Abschnitt 4.4.5). Die Städte müssen aufgrund der Möglichkeit zur Reduktion der gesamthaft gefahrenen Distanz und somit der Reduktion des Verkehrsaufkommens effiziente verkettete Reisen fördern und auch für den öffentlichen Verkehr ermöglichen (Abschnitt 2.2).

Durch gezielte Anreize für Investoren, wie beispielsweise einer höheren Ausnutzung, können die Städte die bestehenden Siedlungsflächen effizienter nutzen. Zudem können die Behörden Forderungen zur aufwertenden Nutzung der publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen stellen. Andernseits können die städtischen Behörden durch finanzielle Unterstützung von Unternehmen und Organisationen Quartiere, die bislang benachteiligt waren oder keine Lebhaftigkeit aufweisen, gezielt stärken (Abschnitt 4.4.3). Die Verdichtung der bestehenden Siedlungsräume führt zu einer effizienteren städtischen Flächennutzung, bedarf jedoch eine deutlich höhere Aufenthaltsqualität. Im Hinblick auf die gerechte Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen zugunsten der «Stadt der kurzen Wege» gibt es somit für Städte viele Massnahmen, die ergriffen werden können. Die spezifischen Massnahmen sind in einer direkten Demokratie wie der Schweiz aber stets zusammen mit allen Interessengruppen unter Berücksichtigung aller Gegebenheiten zu planen und umzusetzen (Abschnitt 4.4.1).

Die folgende Abbildung 1 zeigt die Funktionsweise einer «Stadt der kurzen Wege» mit den grundlegenden Aspekten und Akteuren sowie einigen vorhandenen Methoden.

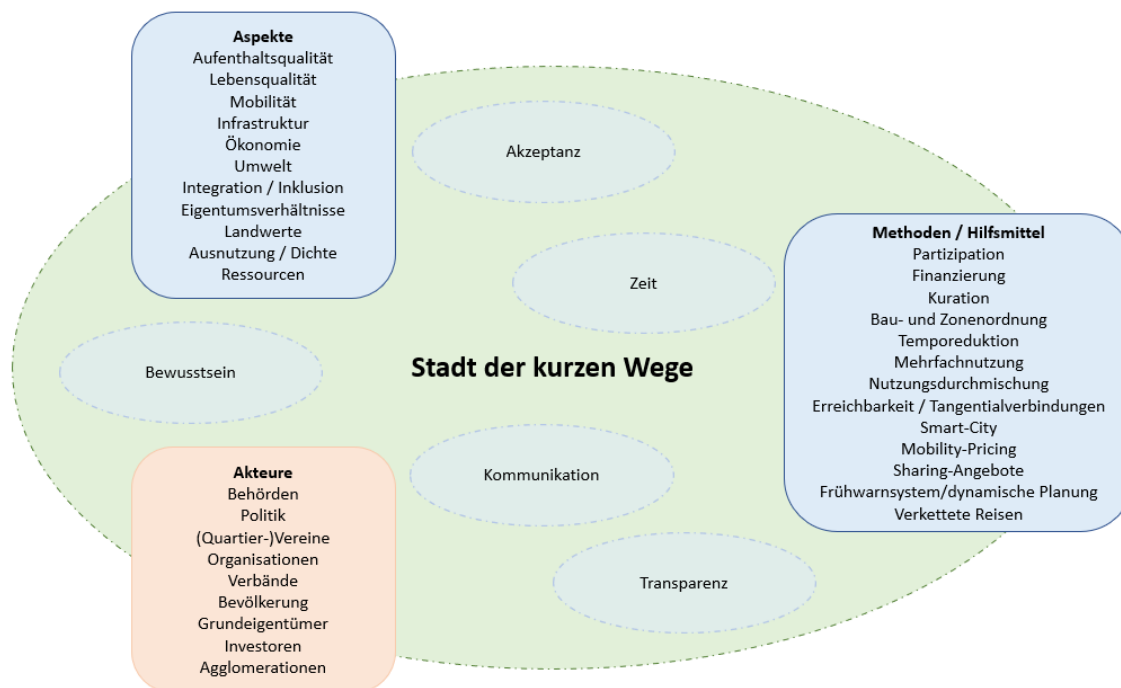


Abbildung 1: Funktionsweise einer «Stadt der kurzen Wege»

Was sind die spezifischen Herausforderungen bei der notwendigen Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen für die städtischen Behörden?

Die Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen stellt Städte vor verschiedene Herausforderungen. Insbesondere erfordert die Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen eine sorgfältige Planung mit einer engen Kooperation zwischen den verschiedenen Anspruchsgruppen (Abschnitt 4.4.1). Die Planung einer «Stadt der kurzen Wege» verlangt von den städtischen Behörden eine Planung auf einer kleineren Skala als bei städtischen Entwicklungsmodellen aus dem 20. Jahrhundert. Die gesamte Entwicklung hat im Bestand mit bebauten Grundstücken und gesetzten Eigentumsverhältnissen zu erfolgen (Abschnitt 4.2.1). Um eine «Stadt der kurzen Wege» zu sein, bedarf es qualitativ hochwertiger und gut ausgebauter Gehwege, Radwege und öffentlicher Verkehrsmittel. Der Strassenraum ist aufgrund der Rahmenbedingungen bei den Eigentumsverhältnissen und verschiedenen öffentlichen Interessen nicht einfach zu vergrössern. Die Häuserreihen können nicht einfach abgerissen werden, da insbesondere aufgrund deren Bestehen der Ort seinen

entsprechenden Wert realisiert. Dies stellt eine besondere Herausforderung dar und bedarf einer Neugestaltung der Verkehrsfläche, eine angepasste Nutzungsform sowie eine stete Abwägung der Flächen(um)verteilung (Abschnitt 4.2.2).

Die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» und damit die Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen bedingt die Akzeptanz der Bevölkerung in Bezug auf die Neuausrichtung der Prioritäten. Die Berücksichtigung der gesellschaftlich unterschiedlichsten Interessen am öffentlichen Raum stellt die städtischen Behörden vor grosse Dilemmas, welche mit einem gut vorbereiteten partizipativen Verfahren angegangen werden können (Abschnitt 4.4.1). Die Städte haben also den Planungsprozess stark auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abzustützen. Der Einbezug der Bevölkerung in die Planungsprozesse kann jedoch die Öffentlichkeit stark beanspruchen, wodurch die Akzeptanz leiden könnte. Die partizipative Planung verlangt daher von den Städten eine akribische Vorbereitung und transparente Kommunikation. Eine stringente und transparente Kommunikation mit allen Betroffenen ist bezüglich der Veränderung unabdingbar und trotz des hohen Aufwandes nicht zu missachten.

Das schnelle Wachstum von Städten ist ausserordentlich herausfordernd. Die Planung von Gebäuden und Anlagen ist Jahre im Voraus zu initialisieren. Die Städte müssen mit einer dynamischen Flächenallokation genau abschätzen können, wann wo welche Flächen wie ausgestaltet sein müssen (Abschnitt 4.2.1), was in Anbetracht der steten Veränderung sehr herausfordernd und mit grosser Unsicherheit für die städtischen Behörden behaftet ist.

Politisch kann eine Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen trotz der Definition der «Stadt der kurzen Wege» als Planungsgrundsatz umstritten sein und emotional diskutiert werden. Daher ist es wichtig, dass auf Basis der Partizipation die unterschiedlichen Meinungen und Interessen frühzeitig abgeholt werden. Auch bezüglich des Rechtsrahmens kann es bei der Ressourcenumverteilung zu Schwierigkeiten und Herausforderungen kommen, da zahlreiche notwendige Gesetze eingehalten und teilweise gegeneinander abgewogen werden müssen. Dies erfordert Zeit und insbesondere personelle sowie finanzielle Ressourcen (Abschnitt 2.10). Zeitliche Verzögerungen basieren meist auf den zahlreichen Einsprachen (Abschnitt 4.4.1), die durch einzelne Personen oder Organisationen erfolgen. Der Umgang mit solchen Einsprachen fordert die städtischen Behörden aber auch die Bevölkerung, welche von den Massnahmen profitieren würde.

Die «Stadt der kurzen Wege» führt zu Verschiebungen der Investitionen, welche auch bezogen auf den langfristigen Betrieb und die diesbezügliche Budgetierung bei den Städten Verschiebungen oder Begehren aufkommen lässt. Speziell in wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann es für die auf die Investition folgenden Betriebskosten zu Schwierigkeiten bei der Finanzierung kommen (Abschnitt 4.3.2). Die Herausforderung für die Städte ist es, die betrieblichen Folgekosten sicherzustellen und nicht primär die teilweise doch sehr hohen Investitionssummen. Die ökonomischen Grundlagen bei der Planung und Umsetzung von Massnahmen dürfen daher nie ausser Acht gelassen werden. Die Umverteilung insbesondere von flächenspezifischen Ressourcen bedarf einen hohen personellen Planungsaufwand, wodurch die bestehenden städtischen Verwaltungen an ihre Kapazitätsgrenzen stossen können (Abschnitt 4.4.1).

Die folgende Abbildung 2 zeigt den Prozess zur Umsetzung von Massnahmen zugunsten einer «Stadt der kurzen Wege».



Abbildung 2: Prozess zur Umsetzung von Massnahmen zugunsten einer «Stadt der kurzen Wege»

6. Wertung und Ausblick

In diesem Abschnitt wird das Vorgehen reflektiert und aufgrund der Erkenntnisse dieser Arbeit das Feld für weiterführende Studien und Evaluationen eröffnet.

6.1 Persönliche Reflexion, Wertung der Methodik

Der Bereich der Stadtplanung und Stadtentwicklung in Bezug auf die «Stadt der kurzen Wege» war mir zu Beginn dieser Abschlussarbeit noch recht unbekannt. Vor der Erarbeitung des Interviewleitfadens war es jedoch wichtig, mich mit den spezifischen Sachverhalten und Umständen der «Stadt der kurzen Wege» auseinander zu setzen. Dies forderte von mir eine intensive Auseinandersetzung mit der spezifischen Fachliteratur. Dabei wurde mir schon bald klar, wie umfangreich das von mir gewählte Thema ist. Bei der Erarbeitung der Grundlagen und Theorien konsultierte ich diverse raumplanerische Grundlagen-Literatur sowie stadtplanerische Dokumente und Strategien von Behörden. Dies war für mich persönlich ein wichtiger Schritt, um mich von aussen an die spezifischen Inhalte heranzutasten. Ohne die Kenntnisse über die zahlreichen Facetten der «Stadt der kurzen Wege» hätte ich zu wenig Verständnis über den gesamten und sehr umfangreichen Themenbereich besessen. Die Literatur ermöglichte mir bereits vor den Experteninterviews einzelne Herausforderungen bei der Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen zu erkennen.

Die Auswertung der Dokumenten- und Interviewanalysen zum Erkennen von Effizienzen in der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenallokation beinhaltete die Herausforderung der Abgrenzung respektive der Zuordnung der Erkenntnisse zu den einzelnen Teilbereichen, da vieles themenübergreifende und schwer abzugrenzende Angelegenheiten darstellen. Bei der Beantwortung der Forschungsfrage zeigte sich, dass der Umfang der Abschlussarbeit bereits zu Beginn stärker hätte eingegrenzt werden müssen. Die beiden Forschungsfragen sind umfassend formuliert, weshalb auch sehr umfangreiche und schwer einzuordnende Ergebnisse resultierten. Um tiefgründigere Ergebnisse generieren zu können, hätte komplett auf einen Themenbereich verzichtet werden sollen. Eine solch drastische Einschränkung hätte aber eine grosse Auswirkung auf den Inhalt zur Folge gehabt, was ein Verlust von vielen wichtigen und aufschlussreichen Erkenntnissen verursacht hätte. Die Abschlussarbeit kann daher als Ausgangslage für weiterführende Arbeiten mit spezifischen Forschungsfragen basierend auf einzelnen Themenbereichen dienen. Durch die Anwendung und Betrachtung von

Gütekriterien kann vermieden werden, dass die Ergebnisse empirischer Studien als beliebig und willkürlich kritisiert werden. Erst durch deren Berücksichtigung erhalten empirische Daten ihren wissenschaftlichen Nutzen. Die Eignung der klassischen Gütekriterien aus der quantitativen Forschung (Objektivität, Validität und Reliabilität) ist in der qualitativen Forschung umstritten, weil sich diese nicht direkt und unhinterfragt auf qualitative Forschung übertragen lassen (Misoch, 2019, S. 231). Nach Misoch (2015) stammen die Daten aus einer anderen Handlungs- und Erkenntnislogik, bei welcher Forschende selbst zum zentralen Erhebungsinstrument werden. Zur Beurteilung der Abschlussarbeit wurden folgende Kriterien herausgegriffen, die laut Misoch (2015) für die qualitative Forschung als besonders bedeutsam und relevant seien (S. 231-232).

Authentizität: Die Authentizität liege gemäss Misoch (2015) in der Erhebungssituation. Die Expertinnen und Experten wurden im Umfeld ihres Arbeitsplatzes interviewt. Das Risiko einer Datenverzerrung aufgrund einer Laborsituation konnte damit umgangen werden (S. 241).

Verlässlichkeit: Bei der Verlässlichkeit gehe es gemäss Misoch (2015) um die Stabilität und Konsistenz des Erhebungsprozesses. Die Zuverlässigkeit qualitativer Daten erfolgt durch die transparente Darstellung des gesamten Forschungsprozesses. In der Abschlussarbeit sind die Interviewaussagen der Expertinnen und Experten durch die Transkription transparent dargelegt, wobei überprüfbar ist, was konkrete Aussagen aus den Interviews sind und was beim Verfassen der Arbeit interpretiert wurde (S. 236).

Kontrollierte Subjektivität: In der qualitativen Forschung ist ein gewisses Mass an Subjektivität unvermeidbar. Die Subjektivität wurde in der vorliegenden Abschlussarbeit diesbezüglich kontrolliert, indem auf verschiedene Forschungsmethoden und Datenquellen zurückgegriffen wurde. Die Kontrolle der Subjektivität ist daher wichtig, dass keine Vorurteile oder Auswertungsverzerrungen entstehen (Misoch, 2019, S. 235).

Mit der Anonymität der erhobenen Daten werden ethische Richtlinien berücksichtigt (Misoch, 2019, S. 15). Alle erhobenen Daten sind nach Misoch (2015) diskret und vertraulich zu behandeln und die Anonymität bereits bei der Datenerhebung den Interviewpartnerinnen und -partner zuzusichern (S. 19). Für die vorliegende Forschung wurde bei den Expertinnen und Experten die Einwilligung zur Audioaufnahme oder zum Verfassen eines Gesprächsprotokolls einverlangt. Die erhobenen Daten wurden anschliessend in anonymer Form in die Analysen integriert.

6.2 Fazit und Ausblick

Die globalen Krisen fordern Schweizer Städte nicht nur durch den Klimawandel, sondern auch mit der stets zunehmenden Bevölkerungszahl aufgrund der Immigration. Die Städte müssen sich unter der Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen den kritischen Situationen anpassen und schauen, wie sie den Herausforderungen begegnen können. Die Situationen der Städte zeigen auf, dass eine gewisse Flexibilität und Agilität von ausserordentlicher Bedeutung sind. Die vorliegende Abschlussarbeit behandelt mit der «Stadt der kurzen Wege» ein Thema, welches die Städte zu zahlreichen Anpassungsmassnahmen und teilweise zu einem Umdenken in der Gesellschaft zwingt. Durch die Analysen konnten spezifische Herausforderungen bei der Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen aufgedeckt werden, die bei der Umsetzung der Planungsrichtlinie «Stadt der kurzen Wege» entstehen. Die Analysen zeigten auf, dass die städtischen Flächen in der Schweiz noch nicht effizient verteilt sind und weiterhin noch zahlreiche Diskussionen mit diversen Anspruchsgruppen geführt werden müssen. Die Herausforderungen bei der Umverteilung hin zu einer effizienteren und gerechteren flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenallokation bedürfen teilweise noch einer vertiefteren Studie, wie und in welchem Umfang diese umgesetzt werden können und sollen. Die Abschlussarbeit bildet dafür ein Fundament und zeigt auf, in welchen Bereichen Verbesserungen vorzunehmen sind. Die Schweizer Städte müssen zwingend das Verständnis der Bevölkerung für die Umverteilung von flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen gewinnen. Die Bevölkerung ist in die künftige Planung der Infrastruktur vermehrt miteinzubeziehen, damit sie die Veränderung proaktiv unterstützen kann. Der Bevölkerung muss das Verständnis über die Ziele der Umverteilung bekannt sein, damit die «Stadt der kurzen Wege» auch gelebt wird. Es ist also wichtig, dass nach den strategischen Entscheidungen die genauen Bedürfnisse in die Planung aufgenommen und diskutiert werden. Die Definition der «Stadt der kurzen Wege» als Planungsgrundsatz alleine reicht für eine nachhaltige Zukunft der Schweizer Städte mit einer effizienten Flächenverteilung nicht aus. Es braucht das Verständnis der Investoren, der Bewohnenden sowie der Behörden und der Politik für ein enges Zusammenspiel, welches zukünftig vermehrt mit einem Konzept der Smart-City im Bereich der Digitalisierung zu verknüpfen ist.

Literaturverzeichnis

- Altrock, U., Bertram, G., & Fischer, F. (2021). Städtische Governance in historischer Perspektive. In U., Altrock & G. Bertram (Hrsg.). *Wer entwickelt die Stadt? - Geschichte und Gegenwart lokaler Governance. - Akteure – Strategien – Strukturen* (S. 7-26). Bielefeld: transcript Verlag.
- Asadi, S., Gerlich, W., Grimm-Pretner, D., Ritt, W., Schawerda, A., Barges, H., Emmenegger, M., Erman, T., Aarnink, R. (1998). *Migration und öffentlicher Raum in Bewegung ...: Strategien und Beispiele aus Rotterdam, Berlin, Zürich, Basel, Ankara und Wien ; Ergebnisse eines internationalen Symposiums*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Bertaud, A. (2018). *Order without Design - How markets Shape Cities*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- Blatti, G., & Munafò, S. (2019). *Der Modalsplit des Personenverkehrs in der Schweiz - Bedeutung und Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr*. Gossau: A. Walpen AG.
- Breuste, J. (2019). *Die Grüne Stadt - Stadtnatur als Ideal, Leistungsträger und Konzept für Stadtgestaltung*. Berlin: Springer Spektrum.
- Bundesamt für Strassen ASTRA. (2019). *Velostrassen («Fahrradstrassen») - Resultate der Pilotversuche in Schweizer Städten*. Ittigen: Bundesamt für Strassen ASTRA - Wau.
- Bundesamt für Strassen ASTRA. (07. Mai 2023). *Strassenfinanzierung*. Gefunden unter <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/strassenfinanzierung.html>
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (ohne Datum). *Mobility Pricing* Gefunden unter <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/verkehr/mobility-pricing.html>
- Flick, U. (2009). *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. 2. Auflage. Reinbeck bei Hamburg: Rowohlt Taschenbuch Verlag.

- Gómez-Baggethun, E., Gren, Å., Barton, D., Langemeyer, J., McPhearson, T., O'Farrell, P., Andersson, E., Hamstead, Z. & Kremer, P. (2013). Urban Ecosystem Services. In T., Elmqvist, M., Fragkias, J., Goodness, B., Güneralp, P., Marcotullio, R., McDonald, S., Parnell, M., Schewenius, M., Sendstad, K., Seto & C., Wilkinson (Hrsg.). *Urbanization, Biodiversity and Ecosystem Services: Challenges and Opportunities* (S. 175-251). Heidelberg: Springer.
- Graber, K. (18. September 2013). *Die Bundesversammlung — Das Schweizer Parlament: Deckungsgrad der Finanzierung der Strasseninfrastruktur*. Gefunden unter <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20133719#:~:text=Die%20Strasseninfrastruktur%20der%20Gemeinden%20finanziert,Anteil%20der%20Gemeindestrassen%2072%20Prozent>
- Häberlin, U., & Furchtlehner, J. (2017). Öffentlicher Raum für alle? - Raumaneignung versus Gemeinwesen in der Wiener Praxis. In T.E., Hauck, S., Hennecke, & S., Körner (Hrsg.). *Aneignung urbaner Freiräume - Ein Diskurs über städtischen Raum* (S. 171-200). Bielefeld: transcript Verlag.
- Kanton Zürich Direktion der Justiz und des Innern - Gemeindeamt (2021). Sonderrechnungen. In Kanton Zürich (Hrsg.). *Handbuch über den Finanzhaushalt der Zürcher Gemeinden* (S. 320-326). Zürich: Kanton Zürich.
- Kanton Zürich (ohne Datum). *Zahlen & Fakten zu Gemeindefinanzen*. Gefunden unter <https://www.zh.ch/de/steuern-finanzen/gemeindefinanzen/zahlen-gemeindefinanzen.html>
- Keggenhoff, K., Krewer, A.-M., Hamm, R. & Lüpertz L. (2019). Stärkung von Stadtteilökonomien durch einen transformativen Forschungsansatz. In O., Niermann, O., Schnur, & M., Drilling (Hrsg.). *Ökonomie im Quartier - Von der sozialräumlichen Intervention zur Postwachstumsgesellschaft* (S. 49-72). Wiesbaden: Springer VS.
- Körner, S. (2017). Aneignung in der Freiraumplanung - eine ideengeschichtliche und planungstheoretische Einordnung. In T.E., Hauck, S., Hennecke, & S., Körner (Hrsg.). *Aneignung urbaner Freiräume - Ein Diskurs über städtischen Raum* (S. 129-150). Bielefeld: transcript Verlag.

- Kulke, E., (2012). Stadt der kurzen Wege - Einführung in das Forschungsprojekt. In F.-J., Kemper, E., Kulke, & M., Schulz (Hrsg.). *Die Stadt der kurzen Wege - Alltags- und Wohnmobilität in Berliner Stadtquartieren*. Berlin: Springer VS.
- Lucon, O., Ürge-Vorsatz, D., Ahmed, A. Z., Akbari, H., Bertoldi, P., Cabeza, L.F., Eyre, N., Gadgil, A., Harvey, L.D.D., Jiang, Y., Liphoto, E., Mirasgedis, S., Murakami, S., Parikh, J., Pyke, C. & Vilarino, M.V. (2014). Buildings. In O., Edenhofer, R., Pichs-Madruga, Y., Sokona, E., Farahani, S., Kadner, K., Seyboth, A., Adler, I., Baum, S., Brunner, P., Eickemeier, B., Kriemann, J., Savolainen, S., Schlömer, C., von Stechow, T., Zwickel & J.C., Minx (Hrsg.). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (S. 671-738)*. Cambridge, United Kingdom & New York, NY, USA.: Cambridge University Press.
- Luzern Nord (ohne Datum). *Smart City Luzern Nord*. Gefunden unter <https://www.luzernnord.ch/smart-city/>
- Manser, S., Neumann, A., Bubenhofer, J., & Starkermann, M. (2018). Pilotversuch Velostrassen - Auswertung Pilotversuch - Bundesamt für Strassen (ASTRA). Bern: Metron Bern AG.
- Metzger, C. (2015). *Lern- und Arbeitsstrategien - Ein Fachbuch für Studierende*. 11. Auflage. Berlin: Cornelsen Schulverlag GmbH.
- Misoch, S. (2019). *Qualitative Interviews*. 2. Auflage. Berlin / Boston: Walter de Gruyter GmbH.
- Mitchell, W.J., Borroni-Bird, C.E., & Burns, L.D. (2010). *Reinventing the Automobile - Personal Urban Mobility for the 21st Century*. Cambridge, Massachusetts & London, England: The MIT Press.
- Mobility Genossenschaft (24. Juni 2023). *Steig um und fahr sinnvoll – mit Mobility Carsharing*. Gefunden unter <https://www.mobility.ch/de/privatkunden>
- Owen, D. (2009). *Green Metropolis - Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less Are the Keys to Sustainability*. New York: Riverhead Books.

- Profijt, M. (2019). Mobilitätssuffizienz und lokale Ökonomie fördern sich gegenseitig. In O., Niermann, O., Schnur, & M., Drilling (Hrsg.). *Ökonomie im Quartier - Von der sozialräumlichen Intervention zur Postwachstumsgesellschaft* (S. 177-188). Wiesbaden: Springer VS.
- Randelhoff, M. (19. August 2014). *Zukunft Mobilität - Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person)*. Gefunden unter <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>
- Reketat, A. (3. September 2022). *utopia.de - Die 15-Minuten-Stadt Das steckt hinter der Idee*. Gefunden unter <https://utopia.de/ratgeber/die-15-minuten-stadt-das-steckt-hinter-der-idee/#:~:text=Das%20Konzept%20der%2015%2DMinuten,dicht%20besiedelten%20Ballungsraum%20zu%20verbessern>
- Scheler, C. (2019). Wie bauen wir die „Stadt der kurzen Wege“? Ein Leitfaden für die integrierte Entwicklung von Quartieren. In G. Meinel, U. Schumacher, M. Behnisch, & T. Krüger (Hrsg.). *Flächennutzungsmonitoring XI. Flächenmanagement – Bodenversiegelung – Stadtgrün* (S. S. 117-127). Berlin: Rhombos, IÖR Schriften 77.
- Schwarz, G. (17. Juli 2012). *avenir suisse - Mobility Pricing ist die Lösung für unsere Verkehrsprobleme*. Gefunden unter <https://www.avenir-suisse.ch/mobility-pricing-ist-die-losung-fur-unsere-verkehrsprobleme/>
- Stadt Luzern - Stadtrat (2011). *Quartier- und Stadtteilpolitik - B + A 12/2011*. Luzern: Stadt Luzern.
- Stadt Luzern - Stadtrat (2018). *Aktionsplan Fussverkehr und Aktionsplan Veloverkehr - B+A 31/2018*. Luzern: Stadt Luzern.
- Stadt Luzern - Stadtrat (2019). *Stadt Luzern digital: Digitalstrategie der Stadt Luzern - B+A 1/2019*. Luzern: Stadt Luzern.
- Stadt Luzern Kommunikation (18. Mai 2018). Parkhaus Musegg: Stadtrat lehnt Initiative ab und verfolgt partizipatives Gesamtkonzept. Luzern: Stadt Luzern Kommunikation.

- Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS (2010). *Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich*. Zürich: Stadt Zürich.
- Stadt Zürich (2021). *Velostrategie 2030 - Mit dem Velo sicher und einfach durch Zürich*. Zürich: Stadt Zürich.
- Stadt Zürich (2022). *Stadtverkehr 2025 - Bericht 2021*. Zürich: Stadt Zürich.
- Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD (ohne Datum). *Nachhaltigkeit im Städtebau*. Gefunden unter <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/staedtebau/planung/nachhaltigkeit.html>
- Streich, B. (2011). *Stadtplanung in der Wissensgesellschaft - Ein Handbuch*. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH.
- Taubenböck, H., Wurm, M., Esch, T., & Dech, S. (2015). *Globale Urbanisierung - Perspektive aus dem All*. Berlin-Heidelberg: Springer Spektrum.
- UN-Habitat - United Nations Human Settlements Programme. (2009). *Planning Sustainable Cities: Policy directions - Global Report on Human Settlements 2009*. London: Earthscan.
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz. (30. 04 2023). *Für Mensch und Umwelt VCS - Carpooling*. Gefunden unter <https://www.verkehrsclub.ch/ratgeber/auto/autoteilen/carpooling#:~:text=Gemeinsame%20und%20gleichzeitige%20Nutzung%20eines,mehreren%20Personen%20f%C3%BCr%20dieselbe%20Strecke.&text=Fahrpool%20erm%C3%B6glicht%20die%20Organisation%20von,f%C3%BCr%20Privatper>
- WBGU – Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2016). *Der Umzug der Menschheit: Die transformative Kraft der Städte*. Berlin: WBGU.
- Witt, H. (2001). *Forschungsstrategien bei quantitativer und qualitativer Sozialforschung [36 Absätze]*. Von *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum Qualitative Social Research*, 2(1), Art. 8. Gefunden unter <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs010189>

Anhang

Aktuell bestehende Strategien von Schweizer Städten in Bezug auf die «Stadt der kurzen Wege» - beispielhafte Analyse anhand der Städte Luzern und Zürich

Exemplarischer Auszug aus dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern

Das Ziel des Luzerner Stadtrates ist es, die Entwicklungsprojekte so zu definieren, dass die Lebensqualität innerhalb der einzelnen Quartiere und somit im unmittelbaren Lebensumfeld der Bevölkerung gesteigert wird (Stadt Luzern - Stadtrat, 2011, S. 16). Die Innenstadt soll attraktiver werden, womit auch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität gesteigert werden kann. Mit der entsprechenden Mobilitätspolitik setzt die Stadt Luzern auf flächeneffiziente Verkehrsmittel. Dafür hat die Stadt Luzern auch ein «Stadtraumkonzept Innenstadt Luzern» erarbeiten lassen, welches das Potenzial zur Aufwertung von öffentlichen Räumen aufzeigt. Darin ist auch vermerkt, dass lebendige Städte aus gut gestalteten öffentlichen Räumen bestehen müssen, die zu vielfältigen und längeren Aufenthalten einladen (Stadt Luzern - Stadtrat, 2011, S. 1). Ergänzend sollen dank einer intelligenten Vernetzung von Infrastruktursystemen, unter anderem der Transport, die Energie und die Kommunikation auf unterschiedlichen Ebenen bestmögliche Synergiepotenziale ausschöpfen und so den öffentlichen Raum effizient nutzen und die Mobilitätsflüsse steuern (Stadt Luzern - Stadtrat, 2019, S. 30).

Beispielsweise hat die Förderung des Fussverkehrs in der Stadt Luzern, basierend auf dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie zum Ziel, dass durchgehend sichere sowie hindernissfreie Fusswege entstehen und sich die Quartierzentren als Begegnungsorte mit attraktiven und lebensraumbildenden Versorgungsstrukturen ausbilden. Diese Punkte werden beispielsweise durch Massnahmen wie kürzeren Wartezeiten an den Lichtsignalen für den Fussverkehr, Geschwindigkeitsreduktionen für den motorisierten Individualverkehr sowie verbesserte Platzverhältnisse gestützt. Relevante Richtgrössen aus der Mobilitätsstrategie und dem Raumentwicklungskonzept für das Jahr 2035 sind, dass in der Stadt Luzern innerhalb von 500 Metern ein Lebensmittelladen für den täglichen Bedarf sowie eine Apotheke oder Drogerie und in dicht besiedelten Quartieren ebenfalls innerhalb von 500 Metern noch ein Kindergarten sicher erreichbar sind (Stadt Luzern Kommunikation, 2018, S. 25-26). Für den Fahrradverkehr formulierte sich die Stadt Luzern Ziele wie die deutliche Erhöhung des Anteils an Fahrradverkehr durch das Schliessen von Lücken im Fahrradnetz sowie die

Erhöhung der Sicherheit. Unterstützen sollen dies die in genügender Anzahl vorhandenen und gut erreichbaren öffentlichen sowie privaten Fahrradabstellanlagen. Als weitere relevante Richtgrößen bis 2035 wurden definiert, dass das Stadtzentrum aus den Quartieren und Arbeitsplatzgebieten innerhalb von maximal 15 Minuten mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Fahrrad erreichbar ist und dass für die Haupttrouten des Fahrrad- und Fussverkehrs eine Breite von 2.5 Metern respektive in beide Richtungen kombiniert 4 Meter angestrebt wird, damit ein sicheres Überholen gewährleistet wird (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 37-38). Der Fokus liegt mit der attraktiven Gestaltung und Aufwertung der öffentlichen Räume, dem Vermitteln von Sicherheit und der dezentralen Angebotsallokation, welche kleinräumige Strukturen fördert, auf der Ausrichtung der Stadträume auf den Fussverkehr. Mit einer entsprechend sauber bewirtschafteten Möblierung mit Sitzbänken, Trinkwasserspendern, Kehrrichteimern, Toilettenanlagen und einer guten Ausleuchtung soll dies unterstützt werden (Stadt Luzern - Stadtrat, 2018, S. 27).

Exemplarischer Auszug aus dem Raumentwicklungskonzept und der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich

Zürich hat in ihrer räumlichen Entwicklungsstrategie zum Ziel, sich als «Stadt der kurzen Wege» mit räumlicher Kompaktheit und fein- sowie grobmaschigen Verkehrsnetzen für eine attraktive Nahmobilität auch in Zukunft zu positionieren. Mit Tangentialverbindungen soll die Innenstadt vom Verkehr entlastet und gleichzeitig das zeitraubende Umsteigen bei der Vernetzung der Stadtteile und topografischen Einheiten verringert werden. Eine multimodale und verknüpfte Mobilität mit einem hohen Anteil an Fuss- und Fahrradverkehr und qualitativ hochstehendem öffentlichen Verkehr soll in der Stadt Zürich zu einer guten Erreichbarkeit und geringer Belastung durch negative externe Effekte beitragen. Mit der Koexistenz anstatt der Verkehrstrennung soll die Erschliessung mit verschiedenen Verkehrsmitteln trotz dem begrenzten Platz gewährleistet werden, obwohl die Priorität weiterhin beim öffentlichen Verkehr gesetzt wird (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS, 2010, S. 83-86). Die Mobilitätsstrategie «Stadtverkehr 2025» strebt eine umwelt- und stadtverträgliche Mobilität an, die die Strassen und Plätze aufwertet (Stadt Zürich, 2022, S. 36). Der flächeneffiziente öffentliche Verkehr soll leistungsstark und zuverlässig sein. Die Umsteigeorte sollen der kombinierten Mobilität dienen, zu deren Gunsten die Stadt

die entsprechenden Infrastrukturen (gedeckte Fahrradabstellplätze) und Dienstleistungen (Mietfahrräder, Car-Sharing-Standplätze, ...) bereitstellt. Das Fusswegnetz soll ergänzt und aufgewertet werden, um den Fussgängerinnen und Fussgänger feinmaschige und attraktive Verbindungen anzubieten. Dem Fahrradverkehr stellt die Stadt Zürich ein sicheres, sichtbares und eigentrasiertes Haupttroutennetz zur Verbindung der Wohn- und Arbeitsorte und den zentralen Einrichtungen bereit (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS, 2010, S. 87-88). Das Potenzial für den Beitrag des Fahrrads zugunsten eines lebenswerteren Stadtraums und eines flächeneffizienteren Gesamtverkehrs ist in der Stadt Zürich nach der Velostrategie 2023 (2021) noch nicht ausgeschöpft (S. 9). Einige Strassenräume sollen zu Grünstrassen aufgewertet werden damit die versiegelten Flächen reduziert werden können (Stadt Zürich, 2022, S. 28).

Die Quartiersversorgungseinrichtungen sollen in dezentralen Versorgungsstrukturen und lebendigen Quartierzentren gesichert werden, um auch zukünftig eine vielfältige, durchmischte Stadt mit kurzen Wegen und attraktiven Naherholungsräumen zu bleiben. Die Freiräume sollen mit gezielten Aufwertungen aufgrund deren Bedeutung in verdichteten Siedlungsgebieten gestärkt werden (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS, 2010, S. 18). Mit dem Projekt «Brings uf d'Strass» hat die Stadt Zürich im Jahr 2021 das erste mal Quartierstrassen temporär über die Sommermonate vom Autoverkehr befreit, umgenutzt und erlebbar gemacht (Stadt Zürich, 2022, S. 29).

Mit den kurzen Wegen, den belebten Nachbarschaften sowie den engen Verflechtungen und der sich daraus ergebenden Kompaktheit, soll die Stadt Zürich im globalen System der Städte auch zukünftig eine bedeutende Position einnehmen. Durchmischung von Wohnen, Wirtschaft, Bildung, Forschung und Freizeit auf so engem Raum gestattet diverse und rege Austauschbeziehungen, zur Förderung der Standortvorteile. Das Zusammenspiel der verschiedenen Nutzungen auf engem aber qualitativ hochstehendem Raum soll die Nutzung der wirtschaftlichen Vorteile unterstützen (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS, 2010, S. 27). In den Leitsätzen für eine nachhaltige Entwicklung wird definiert, dass die Typologien der Siedlungen und Gebäude durch eine qualitätsvolle Verdichtung erhalten und weiterentwickelt werden sollen, um die Lebensqualität zu verbessern und die beschränkten Ressourcen zu schonen. Hochwertige öffentliche sowie private Aussenräume sollen der Bevölkerung eine hohe

Aufenthalts- und Erholungsqualität bieten und gleichzeitig der Natur ihren Raum lassen (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD, ohne Datum, online).

Die Stadt Zürich sieht sich durch ihre hohe Attraktivität und der topografischen sowie stadträumlichen Gegebenheiten mit einer zunehmenden Flächenknappheit konfrontiert. Mit weiteren Umnutzungen, Verdichtungen und Mehrfachnutzungen von Teilen des Stadtgebiets sollen sich neue Handlungsspielräume im Umgang mit den herausfordernden Flächenansprüchen ergeben, um den diversen Ansprüchen soweit wie möglich zu genügen. Die vorherrschenden Nutzungsarten und -intensitäten, das bestehende Freiraumangebot, das Stadt- und Landschaftsbild aber auch die Gestaltung und Funktionalität der öffentlichen Räume müssen mit neuen Stossrichtungen in der räumlichen Planung angegangen werden, um den sich abzeichnenden realen Veränderungen gerecht zu werden (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS, 2010, S. 9-10). Mit einer aktiven Bodenpolitik durch die Sicherung des Raums für soziale und technische Infrastruktur soll der Herausforderung der Flächenknappheit entgegnet werden (Stadt Zürich Hochbaudepartement - HBD / Amt für Städtebau - AfS, 2010, S. 104).

Interviewleitfaden

Gesprächseröffnung / Information zum Projekt / Gesprächsrahmen

- Kurze Vorstellung des Interviewers
- Ziel:
 - Interview ist Teil der Abschlussarbeit «Stadt der kurzen Wege – ein Konzept zur effizienten flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenallokation von Schweizer Städten?» zur Erlangung des MAS in Real Estate an der Universität Zürich.
- Zu Grunde liegende Forschungsfragen:
 - *Wie können städtische Behörden mit der «Stadt der kurzen Wege» und insbesondere der Aggregation von Einrichtungen und Infrastrukturen die flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen gerecht umverteilen?*
 - *Was sind die spezifischen Herausforderungen bei der notwendigen Umverteilung der flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen für die städtischen Behörden?*
- Das Interview dauert ca. 60-90 Minuten.
- Die Fragen beziehen sich auf die persönliche Erfahrung und Meinung in Bezug auf die notwendige Ressourcenumverteilung und deren Herausforderung bei der Umsetzung des Konzepts der «Stadt der kurzen Wege».
- Der vorliegende Leitfaden dient als Orientierungshilfe und führt die Teilnehmenden durch das Experteninterview.

Rahmenbedingungen

- *Darf das Gespräch auf eine Audiodatei aufgenommen werden? – Dies hilft beim sinngemässen Verschriftlichen des Interviews (Paraphrasieren).*
- *Anonymität kann auf Wunsch gewährleistet werden (auch mit der Aufnahme auf eine Audiodatei).*

Gesprächseinstieg / aktuelle Arbeitssituation / Informationsstand

Personalien und persönlicher Hintergrund

Vorname Name	Akademischer Titel	Position
Jahrgang	Wohnort	

- Was war Ihr Werdegang im Bereich der Stadtökonomie/Inwiefern haben Sie einen Bezug zur Stadtökonomie?
- Kennen Sie das Konzept der «Stadt der kurzen Wege»?
- Was ist Ihrer Meinung nach die «Stadt der kurzen Wege» und wie unterscheidet sie sich von anderen Stadtformen?
- Inwiefern haben Sie in Ihrer Funktion mit der flächenmässigen oder finanziellen Ressourcenverteilung Berührungspunkte?
 - Welche Ihrer Aufgaben in Ihrem Aufgabenbereich sind explizit flächenwirksam?
 - Wie werden die finanziellen Mittel in Ihrem Arbeitsbereich zugeteilt?
 - Welche Kennwerte/Prämissen bestimmen den Umfang der Ihnen zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen?
 - Nach welchen Kriterien verteilen Sie die ihrer Direktion zugeteilten finanziellen Ressourcen?
- Wie können Sie die Verteilung der beiden genannten Ressourcen mit Ihrer Funktion steuern?
 - Welche Kennwerte/Prämissen bestimmen den Umfang der Ihnen zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen?

Stadtökonomie

- Sind Ihrer Meinung nach die flächenspezifischen und finanziellen Ressourcen in Ihrer Stadt effizient verteilt? (*also zweckmässig und gerecht im Sinne der aktuellen Bedürfnisse der Gesellschaft*)
- Ist das Konzept der «Stadt der kurzen Wege» (*welches keinem fixen Regelwerk folgt*) Ihrer Meinung nach für Ihre Stadt von Bedeutung?
 - Wenn ja, was ist das strategische Ziel, welches man mit der Umsetzung erreichen möchte?
- Inwiefern ist Ihr Verantwortungs- respektive Zuständigkeitsbereich von der «Stadt der kurzen Wege» betroffen?

- Inwiefern lassen Sie sich bei der Täglichen Arbeit vom Grundgedanken des Konzepts leiten?
 - Inwiefern steuern Sie persönlich das Konzept der «Stadt der kurzen Wege» proaktiv?
 - Welches sind dabei die Ziele, die Sie verfolgen?
 - Wie planen Sie, das Konzept «Stadt der kurzen Wege» und die Aggregation von Einrichtungen und Infrastrukturen in Ihrer Stadt umzusetzen?
 - Welche spezifischen Ressourcen sind für die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» in Ihrem Zuständigkeitsbereich besonders wichtig? (*Schlüsselressourcen?*)
-

Hauptteil

Bezogen auf die flächenspezifischen Ressourcen

- Wie sind⁷ derzeit flächenspezifische Ressourcen in Ihrer Stadt verteilt?
 - Sind die flächenspezifischen Ressourcen Ihrer Meinung nach nachhaltig verteilt?
(*Nachhaltig im Sinne aller drei Säulen: sozial, ökonomisch, ökologisch*)
 - Braucht es Ihrer Meinung nach eine Umverteilung (Umnutzung) der flächenspezifischen Ressourcen?
 - Welche Flächennutzung soll von der Umverteilung (Umnutzung) der flächenspezifischen Ressourcen profitieren?
 - Welche Flächennutzung soll durch die Umverteilung (Umnutzung) reduziert werden?
(*Man spricht immer von der Verkehrsinfrastruktur, gibt es auch noch andere flächenspezifische Ressourcen die Reduktion erfahren könnten/müssten?*)
 - Inwiefern hat die Umverteilung (Umnutzung) in den vergangenen Jahren stattgefunden?
 - Von wem (welcher Partei/Organisation) gingen/gehen primär die Initiativen zur Umverteilung (Umnutzung) aus?
 - Was wird primär mit der Umverteilung (Umnutzung) der Flächen angestrebt? (*Was ist das Ziel der Umverteilung?*)
- Welche Massnahmen können Sie in Ihrer Funktion ergreifen, um sicherzustellen, dass die Umverteilung der flächenspezifischen Ressourcen gerecht erfolgt und allen gleichermassen zugutekommt?
 - Welche Strategien werden Sie verfolgen, um sicherzustellen, dass die Umverteilung der Ressourcen langfristig nachhaltig ist und die Entwicklung der «Stadt der kurzen Wege» langfristig unterstützt?

⁷ Die Nutzungsart der meisten Flächen der heutigen Schweizer Städte ist historisch bedingt rechtlich und durch unterschiedlichste Alltagspraktiken fixiert.

- Welche Kriterien werden Sie bei der Umverteilung der flächenspezifischen Ressourcen berücksichtigen, um sicherzustellen, dass benachteiligte Gebiete angemessen berücksichtigt werden?
- Welche **politischen oder rechtlichen Rahmenbedingungen** sind für Ihren Tätigkeitsbereich bei der Umverteilung (Umnutzung) von flächenspezifischen Ressourcen in Ihrer Stadt relevant?
 - In welchen Bereichen fühlen Sie sich bei der Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» aufgrund politischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen eingeschränkt?
 - Wie könnten politische oder rechtliche Rahmenbedingungen geändert werden, um die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» zu unterstützen? (*falls vorangehende Frage positiv beantwortet*)
 - Was muss sichergestellt werden, dass die Umverteilung der Ressourcen transparent und rechenschaftspflichtig erfolgt, um das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die städtischen Behörden zu stärken?
 - Wie können Sie in Ihrer Funktion sicherstellen, dass die Umverteilung der Ressourcen nicht zu einer weiteren Konzentration von Macht und Einfluss führt, sondern vielmehr zu einer gerechten Verteilung von Chancen und Ressourcen?
- Welche **Interessengruppen oder Stakeholder** (beispielsweise Anwohner, Unternehmen und Gemeindeorganisationen) sind aus Sicht Ihres Tätigkeitsbereichs primär an der Umverteilung (Umnutzung) von flächenspezifischen Ressourcen beteiligt?
- Wie kann sichergestellt werden, dass die Umverteilung der Ressourcen die soziale Integration und Zusammengehörigkeit in den städtischen Gemeinschaften stärkt?
 - Welche Interessengruppen sollten Ihrer Meinung nach vermehrt einbezogen und deren Bedürfnisse berücksichtigt werden?
 - Wie könnten die genannten Interessengruppen dazu beitragen, die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» positiv zu fördern?
 - Wie kann die Zusammenarbeit zwischen städtischen Behörden, Gemeindeorganisationen und der Zivilgesellschaft gestärkt werden, um eine gerechte Umverteilung der Ressourcen zu ermöglichen?
 - Welche Massnahmen können ergriffen werden, um sicherzustellen, dass die Interessen und Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen bei der Umverteilung der Ressourcen angemessen berücksichtigt werden?

-
- Welche **Herausforderungen/Hürden** erkennen Sie bei der Umverteilung (Umnutzung) der flächenspezifischen Ressourcen in Ihrem Tätigkeitsbereich?
 - Welche Widerstände gibt es auf politischer Ebene bei der Umverteilung (Umnutzung) von flächenspezifischen Ressourcen?
 - Was sind die Entscheidungsverfahren damit es zu einer solchen Umverteilung (Umnutzung) kommt?
 - Wie wird zwischen den profitierenden und den verlierenden Interessengruppen vermittelt? (*Top-down vorgaben, integrativer Diskurs, ...?*)
- Gibt es **technologische oder infrastrukturelle Lösungen**, die in Bezug auf Ihren Tätigkeitsbereich dazu beitragen könnten, die Herausforderungen bei der Umverteilung (Umnutzung) von flächenspezifischen Ressourcen zu überwinden und die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» zu unterstützen?
- Erkennen Sie in Ihrem Tätigkeitsbereich **Massnahmen**, die die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» unterstützen könnten? Wie können die Herausforderungen/Hürden gemeistert werden?
- Kann eine Aggregation von Flächen durch Umverteilung die Effizienz der Flächennutzung steigern? Welche Flächen könnten aus Sicht Ihrer Funktion aggregiert werden?

Bezogen auf die finanziellen Ressourcen

- Wie wird die Finanzierung der «Stadt der kurzen Wege» Ihrer Meinung nach sichergestellt und woher kommen die finanziellen Ressourcen?
 - Sind Sie in Ihrem Tätigkeitsbereich direkt von der Finanzierung betroffen?
 - Soll die Finanzierung der «Stadt der kurzen Wege» primär von der Öffentlichkeit getragen werden?
 - Wird mit der «Stadt der kurzen Wege» nicht auch das Ehrenamt (*Das Milizsystem mit den Quartiervereinen*) ausgenutzt/gestärkt?
- Werden, falls eine Umverteilung von Flächen stattfindet, auch die finanziellen Ressourcen entsprechend umverteilt? (*beispielsweise Strassenunterhalt zu Unterhalt von Grünanlagen*)
 - Was sind die Entscheidungskriterien zur Umverteilung der finanziellen Ressourcen?
 - Können Sie mit Ihrer Tätigkeit die Umverteilung der finanziellen Ressourcen proaktiv beeinflussen?

- Wie werden Sie in Ihrer Funktion sicherstellen (Wie kann sichergestellt werden), dass die Umverteilung finanzieller Ressourcen gerecht ist und dass auch benachteiligte Stadtviertel angemessene Ressourcen erhalten, um Massnahmen hin zur «Stadt der kurzen Wege» zu ergreifen?
- Wie können Sie mit Ihrer Funktion sicherstellen, dass finanzielle Ressourcen effektiv und effizient eingesetzt werden, um die Ziele der «Stadt der kurzen Wege» zu erreichen?
- Welche **Hindernisse/Herausforderungen** gibt es bei der Umverteilung von finanziellen Ressourcen im Rahmen der «Stadt der kurzen Wege»
 - Können Sie dies spezifisch beeinflussen?
 - Wie werden diese Herausforderungen in Ihrem Tätigkeitsbereich angegangen?
- Inwiefern werden die finanziellen Bedürfnisse der verschiedenen Stadtteile/Quartiere (Gewinner & Verlierer) und Bevölkerungsgruppen berücksichtigt?
 - Welche Auswirkungen hat dies auf die Verteilung der finanziellen Ressourcen?
 - Ist die Verteilung der finanziellen Ressourcen Ihrer Meinung nach sozial /ökologisch/ökonomisch nachhaltig?
 - Können Sie durch Ihre Tätigkeit die Umverteilung der finanziellen Ressourcen beeinflussen?

Lösungsmöglichkeiten

- Wie können Ihrer Meinung nach Städte sicherstellen, dass eine «Stadt der kurzen Wege» barrierefrei und inklusiv ist?
 - Haben Sie in Ihrer Funktion die Möglichkeit dies proaktiv zu beeinflussen?
Wie?
- Wie kann Technologie dazu beitragen, kurze Wege in einer Stadt zu fördern?
 - Was sind Beispiele für innovative Technologien, die bereits in diesem Bereich eingesetzt werden?
 - Inwiefern haben Sie Berührungspunkte mit zukunftssträchtigen Technologien für die Stadtökonomie?
- Welche Rolle spielen lokale Regierungen und Gemeinden bei der Umsetzung einer «Stadt der kurzen Wege»?
 - Wie können Sie mit Ihrer Tätigkeit die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Interessengruppen fördern?
- Was sind die Erfolgsfaktoren bei der Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege»?

- Wie werden Ihrer Meinung nach die Ergebnisse und der Erfolg der Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» gemessen?
 - Welche Rolle spielen bei der Erfolgsmessung die flächenspezifischen Ressourcen?
 - Welche Rolle spielen bei der Erfolgsmessung die finanziellen Ressourcen?
 - Erkennen Sie in Ihrer Funktion Massnahmen, die die Umsetzung der «Stadt der kurzen Wege» zusätzlich unterstützen könnten?
 - Haben Sie die Möglichkeit, Massnahmen zur Umsetzung proaktiv einzubringen? Wenn ja: Was sind dabei die Erfolgsfaktoren?
 - Wie wichtig ist es, dass städtische Gebiete zu Fuß oder mit dem Fahrrad erkundet werden können?
 - Warum?
-

Unspezifische Fragen zur Ergänzung:

- Wie können Städte ihre Infrastruktur verbessern, um kurze Wege zu fördern?
- Wie können die Bewohnerinnen und Bewohner von städtischen Gebieten dazu motiviert werden, alternative Transportmöglichkeiten wie Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen?
- Welche Auswirkungen hat eine «Stadt der kurzen Wege» auf die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner?
 - Welche wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen **Vorteile** bringt dieses Konzept mit sich?
 - Welche wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen **Nachteile** bringt dieses Konzept mit sich?
- Was können Bürgerinnen und Bürger dazu beitragen, eine «Stadt der kurzen Wege» zu schaffen?
 - Wie können Bürgerinnen und Bürger Ihre Stimme für Veränderungen erheben und dazu beitragen, ihre Stadt zu einem besseren Ort zu machen?

Abschluss

- Sich für das Gespräch bedanken
 - Kurzes Fazit über das Gespräch
-

Interviewtranskripte und Gesprächsprotokolle

Die Interviewtranskripte sowie die Gesprächsprotokolle befinden sich gemäss der Wegleitung für das Verfassen einer Abschlussarbeit in einem separaten Dokument und werden ausschliesslich in elektronischer Form abgegeben⁸.

Auswertungstabelle

Die Auswertungstabelle der Interviewaussagen wird ausschliesslich als in elektronischer Form abgegeben.

⁸ Vorgehen gemäss Mail vom 20.07.2023 durch Program Manager MAS Real Estate des Center for Urban & Real Estate Management bestätigt.

Ehrenwörtliche Erklärung

Ich versichere hiermit, dass ich die vorliegende Arbeit mit dem Thema «Stadt der kurzen Wege» – ein Konzept zur effizienten flächenspezifischen und finanziellen Ressourcenallokation von Schweizer Städten?« selbstständig verfasst und keine anderen Hilfsmittel als die angegebenen benutzt habe.

Alle Stellen die wörtlich oder sinngemäss aus veröffentlichten oder nicht veröffentlichten Schriften entnommen sind, habe ich in jedem einzelnen Falle durch Angabe der Quelle (auch der verwendeten Sekundärliteratur) als Entlehnung kenntlich gemacht.

Die Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegen und wurde auch noch nicht veröffentlicht.

Kriens, den 31.08.2023



Kilian R. Notter