

Zeitschrift: Berner Geographische Mitteilungen
Herausgeber: Geographisches Institut Universität Bern, Geographische Gesellschaft Bern
Band: - (1975)

Artikel: Die europäische und die amerikanische Stadt : Modelle, Probleme, Entwicklungstendenzen
Autor: Lichtenberger, E. / Aerni, K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-320331>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

anzulocken, wusste der Referent gleich zu Beginn zu verraten, denn es gebe sicher wenige, die sich etwas unter dem "Manga" vorstellen könnten. Der "Manga" erstreckt sich mit etwa der dreifachen Fläche der Schweiz um die Nordwestseite des Tschadsees und bildet damit den südöstlichsten Teil der Republik Niger. Hauptort ist das Städtchen Nguigmi, das über 1500 km von der Hauptstadt Niamey entfernt ist. Früher war es ein Fischerstädtchen, das seinen Trockenfisch bis weit in den Süden nach Nigeria hinunter exportierte. Heute liegt es buchstäblich "auf dem Trockenen", denn der Tschadsee hat sich im Verlauf der jüngsten Trockenperiode um 10–15 km nach Osten zurückgezogen. Das Mangagebiet ist von der Dürrekatastrophe weniger betroffen worden als der übrige Sahel: Menschen und Rinder sehen wieder gut genährt aus, die karge Dünenlandschaft bringt etwas Weide hervor, und auf den Feldern findet man auch wieder Hirse. Doch darf man sich von solchen Eindrücken nicht allzusehr täuschen lassen! Verlotterte, armselige Zeltlager von Nomaden, die unter Verlust ihrer Tiere vom Norden herunterflüchten mussten, reihen sich heute wie Slums um Städtchen und Dörfer der dort ansässigen Kanouri – sie sprechen eine beredte Sprache dafür, wie sehr in derartigen klimatischen Risikoräumen der Mensch auch heute noch ein Spielball der Naturgewalten bleibt.

"Nomadismus" – extrem bewegliche Anpassung also – war seine Antwort in der Vergangenheit auf die ständige Herausforderung des Lebensraumes. Dies wird nach der Überzeugung von René Gardi die einzige mögliche Lebensform für die nähere Zukunft bleiben. Riesige Distanzen und die traditionelle Beharrlichkeit der Nomaden an der überlieferten Wirtschaftsweise verunmöglichen ein "Ranch-System" im grösseren Stil, wie es von H. Schiffers und anderen Sahelspezialisten vorgeschlagen worden ist.

Ein zweiter Teil des Vortrages führte auf den Tschadsee, dieses Binnenmeer im Herzen Afrikas mit 10–25 000 km² Fläche (je nach Wasserstand) und nur durchschnittlich 2–3 m Wassertiefe.

Beispiele von Hilfe

Erfreulich ist, was Gardi uns über zwei Hilfsprojekte im "Manga" zu berichten weiss: Da kaufte ein Hilfsfonds den verarmten Bauern ihre letzten Kühe ab und gab sie ihnen leihweise gerade wieder zurück. So konnten sie mit dem Erlös die dringend benötigte Hirse kaufen, und waren nicht gezwungen, ihre Tiere zu Schleuderpreisen an Wucherer abzutreten. Man rechnet damit, dass die Bauern sich in einigen Jahren soweit saniert haben, dass sie ihre Rinder wieder zurückkaufen können. Das andere Projekt besteht darin, dass FAO-Experten für einige Millionen Franken auf den lokalen Märkten Hirse aufkauften, die nun für spätere Notzeiten gelagert werden soll. Und da Lagerhallen sehr rar sind, kommt der schmucke Hangar, den die schweizerische Katastrophenhilfe letztes Jahr in der Gegend baute, für solche Aktionen wie gerufen.

R. Nägeli (Der Bund, 5.11.1975, Nr. 259)

Die europäische und die amerikanische Stadt – Modelle, Probleme, Entwicklungstendenzen

Frau Prof. Dr. E. Lichtenberger, Wien, 4.11.1975

Die Probleme, welche die Entwicklung unserer Städte im Rahmen des Spannungsfeldes zwischen Verdichtungs- und Entleerungsräumen stellen, werden von einer interessierten Öffentlichkeit seit langem beachtet und kritisch gewürdigt. So stiess denn auch der Vortrag von Frau Prof. Elisabeth Lichtenberger (Vorstand des Geographischen Institutes der Universität Wien) zum Thema "Die europäische und die amerikanische Stadt – Modelle, Probleme, Entwicklungstendenzen" in den Kreisen der Geographischen Gesellschaft sowie der Naturforschenden Gesellschaft von Bern auf reges Interesse. In einem freien, temperamentvollen Vortrag skizzierte die Referentin in überlegener Weise Geschichte und Schicksal der beiden Stadtlandschaften. Einleitend wandte sich Frau Prof. Lichtenberger gegen die oft geäusserte Meinung, die europäische Stadt werde in ihrer Entwicklung dem amerikanischen Beispiel folgen. Dann wandte sie sich dem Werden der Städte, ihrer Gestalt und ihren Funktionen und Problemen zu.

Mittelalterliches Erbe

Die Entwicklung der modernen europäischen Stadt basiert auf dem reichen Erbe der mittelalterlichen Stadtkommunen, denen sich in absolutistischer Zeit Residenzstädte und im Zeitalter des Liberalismus Industriestädte anfügten. Die Industriestadt ist gleichzeitig das erste Glied in der Entwicklungsreihe der amerikanischen Stadt. Beidseits des Atlantiks folgt später die von Hochhäusern geprägte moderne Stadt. Entscheidend jedoch wirkte sich aus, dass in Europa der in den mittelalterlichen Bürgerstädten entwickelte Qualitätsbegriff erhalten blieb und dass später im Rahmen der sozialpolitischen Entwicklung die Kommunen die Probleme der Infrastruktur, des Wohnbaues und der Bildung weitgehend selbständig zu bewältigen hatten. In Amerika dagegen werden diese Aufgaben privatwirtschaftlich gelöst. Infolge der hohen räumlichen Mobilität der Bevölkerung (Wohnungswechsel im Durchschnitt alle zwei Jahre, Wechsel des Staates alle acht Jahre) fehlt die Identifikation der Ansässigen mit ihrem Wohnort und damit der Qualitätsanspruch an den lokalen Raum. Daher ist die amerikanische Stadt hässlich – sowohl in ihrem Innern wie auch an den Ausfallstrassen.

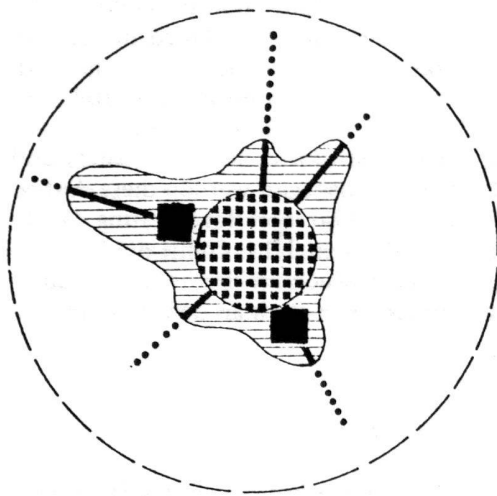
Vom Hochhaus geprägt

In städtebaulicher Hinsicht sind die jungen Städte Europas wie Amerikas durch das Hochhaus geprägt, aber sie unterscheiden sich durch deren Standorte. Während in Amerika die Höhe der Wolkenkratzer die Höhe der Bodenpreise im Zentrum signalisiert, entstanden die europäischen Hochhäuser dank der Bauordnungen nicht in den Zentren, sondern an den Strukturgrenzen der städtischen Baukörper. Wo sich in Europa im Bereich der alten Befestigungsanlagen heute Grüngürtel durchziehen, finden wir in Amerika Autobahnringe, welche eine flächige Erweiterung der Zentren verunmöglichen und deren bauliche Gestaltung in die Höhe getrieben haben. Amerikanische Bauordnungen sind weitgehend Feuerordnungen geblieben, wogegen das demokratische Europa seine Ansätze zu Hochhäusern, nämlich die mittelalterlichen, städtischen Adelstürme, durch die Baugesetzgebung frühzeitig hat reduzieren lassen.

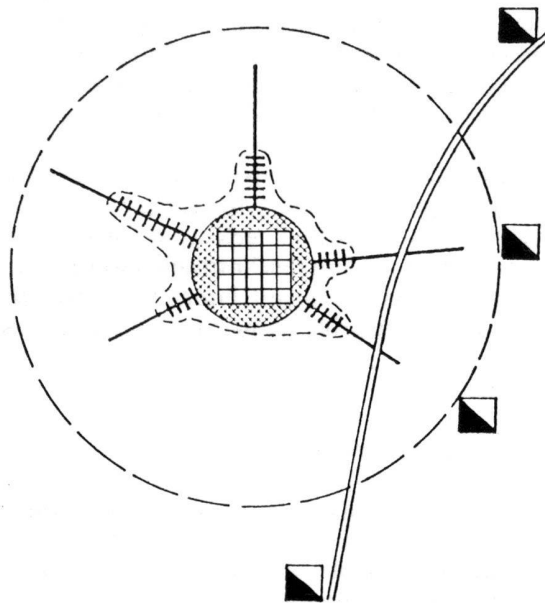
Funktionale Unterschiede

Neben den formalen Aspekten unterscheiden sich europäische von amerikanischen Städten auch in funktionaler Hinsicht. Die Tauglichkeit des öffentlichen Verkehrs entscheidet über die wirtschaftliche Bedeutung des Stadtzentrums. Zwischen dem Niedergang der privaten Massenverkehrsmittel der amerikanischen Städte und der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sowie dem Bedeutungsverlust des Zentrums bestehen direkte Zusammenhänge. Mehrere Tendenzen summieren sich in verhängnisvoller Weise: Die Geschäfte verlassen die für den Individualverkehr unerreichbar gewordenen Stadtzentren und siedeln sich entweder an den Ausfallstrassen oder in neuen, peripher zur Stadt gelegenen Gebieten an. Die reiche Bevölkerung folgt nach und siedelt sich am Stadtrand an, wo in den "Suburbs" durch Privatgesellschaften ausgedehnte Einfamilienhausquartiere errichtet werden. Der armen Bevölkerung dagegen ist der Umstieg in das Auto nicht möglich. Da die reiche Bevölkerung nicht an Niedertarifen für die von ihr kaum benützten Massenverkehrsmittel interessiert ist, muss die arme Bevölkerung an der räumlichen Nachbarschaft zwischen den sich zurückbildenden Arbeitsplätzen und ihren Wohnungen festhalten. Die Folgen sind weitreichend: Die unrentablen Massenverkehrsmittel zerfallen weiterhin, die Arbeitsplätze verlagern sich zusehends aus dem Zentrum und werden für die Armen unerreichbar, weitere reiche Bevölkerungsschichten ziehen in die Vorstädte, die Bauten im Zentrum werden nicht mehr unterhalten und zerfallen, Arbeitslosigkeit und Slumbildung setzen ein, das Stadtzentrum verarmt (drohender Konkurs für New York!). In Chicago haben die Slumquartiere, direkt am innerstädtischen Autobahnring beginnend, heute ein Ausmass von 22 km nach Süden und 14 km nach Westen erreicht. Im Stadtzentrum selbst ist etwa die Hälfte der Grundfläche in Autobahnparkplätze und Stapelplätze für Waren umgewandelt. Diese Angaben illustrieren die für die amerikanische Gesellschaft so verhängnisvolle Trennung der verschiedenen gesellschaftlichen Schichten, welche die tiefere Ursache der sozialpolitischen Spannungen bildet.

Schema einer kontinental-europäischen Großstadt



Schema einer US-amerikanischen Großstadt



City



Bedeutungsgewinn



Wachstumsrand



Bedeutungsverlust



Commercial Blight

Neue Schwerpunkte des Geschäftslebens



Zentrumsnahe Kaufhausbildung



Periphere Shopping-Center

Geschäftsstraßen



Peripher wachsend



Zentrumswärts schrumpfend

— — — Verbauungsgrenze

Figurennachweis: LICHTENBERGER E. 1972: Die europäische Stadt – Wesen, Modelle, Probleme. In: Berichte zur Raumforschung und Raumplanung, Österr. Ges. f. Raumforschung und Raumplanung Wien 16/1972, Heft 1, S. 22.

Problemzone Stadtrand

Der in Amerika zu beobachtende Zerfall der städtischen Zentren und der Bau organisierter, riesiger Aussenquartiere sind in Europa nicht in gleichem Masse aufgetreten. Hier ist die Stadtmitte noch weitgehend soziale Mitte geblieben, dagegen ist der Stadtrand durch die fortschreitende Zersiedelung zu einer Problemzone geworden. In dieser Gegenüberstellung ist innerhalb Europas noch ein Unterschied zwischen West und Ost zu berücksichtigen: Die Priorität der Massenverkehrsmittel östlich des Eisernen Vorhanges hat die Bedeutung der Stadtzentren gestärkt, wogegen im westlichen Europa das Stadtzentrum durch den Bau von Quartierzentren seine absolute Dominanz abbauen musste.

Aufschlussreich waren die Hinweise der Referentin auf das unterschiedliche Verhältnis des Europäers und des Amerikaners zum Appartementhaus und zum Einfamilienhaus. Während südlich der Linie, die ungefähr von der Seinemündung zum deutschen Mittelgebirge reicht, das Miethaus seit dem Mittelalter bekannt und üblich ist, dominiert nördlich davon das Einfamilienhaus, das von

den Europäischen Auswanderern auch nach Nordamerika eingeführt worden ist. Das Appartementhaus dagegen wurde in den USA erst im Zusammenhang mit der Sanierung von Slumgebieten stärker verbreitet. Gerade durch diese Tatsache zog es sich die Verachtung der reichen Bevölkerung zu und wird heute von ihr gemieden.

Abschliessend berührte Frau Prof. Lichtenberger die Frage nach der weiteren Entwicklung der Städte beidseits des Atlantiks. Da in Europa der verfügbare Raum begrenzt ist, dürfte die Konzentration des Stadtkörpers andauern. In Amerika dagegen öffnet sich ein düsterer Ausblick auf eine zerfallende Stadtkultur, deren Umrisse am Horizont zerfliessen. Diese unterschiedlichen Wege der Stadtentwicklung werden wohl bewirken, dass Europa auch weiterhin ein eigener Kulturerdteil bleiben wird.

K. Aerni (Der Bund, 17.11.1975, Nr. 269)

Räumliche Strukturen von Niederschlag und Nebel – ein methodischer Beitrag zur klimarelevanten Landesplanung

Prof. Dr. H. Schirmer, Offenbach, 18.11.1975

Die Klimatologie nimmt bei der Lösung von Umweltfragen ohne Zweifel eine wichtige Stellung ein. Das Problem der durch den Bau der Atomkraftwerke hervorgerufenen lokalklimatischen Veränderungen hat in der letzten Zeit zu einer viel engeren Zusammenarbeit zwischen Klimatologen und Planern geführt. Der Klimafachmann muss dabei in zunehmendem Masse lernen, der Planung die komplexen atmosphärischen Zusammenhänge in einer leicht verständlichen Form zu präsentieren. Analytische Karten reichen in der Regel nicht aus. Die klimatischen Eigenheiten des Raumes müssen unbedingt in einer synthetischen Karte ihre Darstellung finden.

Professor Hans Schirmer (Leiter der Klimaabteilung des Deutschen Wetterdienstes) verstand es in seinem aufschlussreichen Vortrag vor der Geographischen und der Naturforschenden Gesellschaft Bern ausgezeichnet, diese überall geforderte, modellhaft-plastische Darstellungsweise anhand zweier Beispiele zu demonstrieren.

Schauerstrassen und Trockenstreifen

Eine Kartierung der Mittelwerte vermag die Dynamik des Niederschlagsgeschehens kaum aufzudecken. Erst mit der Darstellung von 952 Tageskarten (rund 600 Messstationen) konnten im deutschen Untersuchungsgebiet die interessanten räumlichen Strukturen der Niederschläge erfasst werden: Bereits auf Satellitenbildern lassen sich lineare Wolkenstrukturen feststellen, wobei diese Bänder teils parallel, teils quer zur allgemeinen Windströmung verlaufen. Es ist dabei wichtig zu wissen, dass nicht nur Hagel- und Gewittererscheinungen, sondern auch die Regengüsse in Zügen oder Streifen von normalerweise 20 bis 30 km Länge und 20 bis 25 km Breite auftreten. Diese Schauerstrassen, welche sich vornehmlich auf Gebirgszüge konzentrieren, können bei der Kartierung der genannten Vielzahl von Fällen deutlich von den niederschlagsarmen Trockenstreifen unterschieden werden. Die so gewonnene niederschlagsbezogene Raumstruktur wirkt anschaulich und plastisch. Dabei bilden die Kreuzungspunkte zweier oder mehrerer Schauerstrassen die Zonen starker Niederschlagstätigkeit.

Die drei Hauptnebelarten

Die meisten Klimatelemente weisen mit zunehmender Höhe eine mehr oder weniger lineare Zu- oder Abnahme auf. Beim Nebel ist dies nicht der Fall; die drei Hauptnebelarten konzentrieren sich auf drei Dichtezonen, die räumlich klar differenziert werden können: Die bei Hochdruck auftretenden Tal- oder Bodennebel beschränken sich auf tiefliegende Senken und Mulden. Sie bilden als Indikator für stagnierende Kaltluftmassen sowohl für den Verkehr als auch für Industriestandortstudien einen planungsrelevanten Faktor ersten Ranges. Auch die zweite Nebelart, der Hochnebel, tritt bei schönem Wetter auf. Er hat jedoch sein Dichtemaximum an der Obergrenze, wo die verstärkte Windströmung einerseits zur horizontalen Ausbreitung schädlicher Immissionskomponenten