

Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 73 (1978)
Heft: 1-de

Artikel: Städtesterben [Dossier]
Autor: Maier, Hans / Steiner, Robert / Nef, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-174701>

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: 12.01.2026

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



Statt eines Nachrufs

«Nur wenn es uns gelingt, vor allem die nachwachsenden Generationen von den positiven Aspekten des Überlieferten wirklich zu überzeugen, ihnen das richtige Wertgefühl zu vermitteln, nur dann ist eine sinnvolle Erhaltung der architektonischen Erbschaft auch in Zukunft gesichert. Hier sollten Schritte eingeleitet werden, um eine Einbeziehung dieser Themen in die Ausbildung der neuen Lehrer, in die Fortbildung schon tätiger Lehrer und in den Unterricht der Schulen zu gewährleisten. Hand in Hand damit sollte der Versuch gehen, an den Ausbildungsstätten für Städteplaner, Architekten und Bauingenieure ein Umdenken und eine Hinwendung der Ausbildung zu den Problemen und Werten des Architekturerbis zu erreichen ...

... Denkmal- und Heimatschutz müssen eine Richtschnur öffentlicher Tätigkeit werden: im Städtebau, bei der Verkehrsplanung, in der Erziehung, in der Forschung. Nicht dass Architektur nur einfach am Leben erhalten wird, ist unser Ziel, sondern dass sie in das Leben der Bürger hineingenommen wird: weil sie schön ist. Sie muss erlebt werden, wenn sie weiterleben soll. Dazu bedarf es des Brückenschlags zwischen dem Historischen und der Gegenwart, zwischen dem Architekten und dem Denkmalpfleger, zwischen dem Fachmann und dem Bürger. Denn mehr als in einer permanenten Veränderung, die letztlich ins Bodenlose führt, liegt unsere Zukunft in der Erhaltung des Beständigen.»

*Prof. Dr. Hans Maier
in «Texte und Thesen 69»*

Basel (Flugaufnahme Comet)

Warum sterben unsere Städte?

Zwischen Zwang und Selbstaufgabe

Vergilbte Fotos bärtiger Ureinwohner einer Pazifik-Inselgruppe gehören zu den letzten Dokumenten der kürzlich ausgestorbenen Rasse. Sie gaben den Widerstand gegen den Entzug ihres angestammten Bodens auf und verzichteten durch eigenen Entschluss auf ihre weitere Vermehrung. Städtesterben – liegt der Grund nicht im freiwilligen oder aufgezwungenen Aufgeben angestammter Häuser und Quartiere durch ihre Bewohner?

Unsere Altstädte waren noch zur Jahrhundertwende ein Kinderparadies. Hier trafen sich die Kinder in Banden unter anderem in den damals noch durchgehend offenen Estrichen, von wo aus sie in alle Treppenhäuser hinab- und auf alle Zinnen hinaufsteigen konnten. Dass in diesem dichten Erlebnisraum ein enges *Zusammengehörigkeitsgefühl* entstand, ist kaum verwunderlich. Heute dient die Altstadt vorwiegend als Einkaufs- und Geschäftszentrum. Viele Häuser wurden umfunktioniert, manche abgebrochen und neu erstellt, zum Teil unter vorbildlicher Bewahrung ihres äusseren Aussehens. Das Grundeigentum konzentriert sich meist in den Händen der Geschäftsleute, der Firmen und der Öffentlichkeit. Die alteingesessenen Familien fehlen. Hauswarte und Fremdarbeiter bilden einen grossen Teil der heutigen Bewohner. Die einst blühenden Quartiersvereine sind meistens nur noch dem Namen nach bekannt. Das Gebiet mit den höchsten Bodenpreisen ist nachts und am Sonntag ausgestorben.

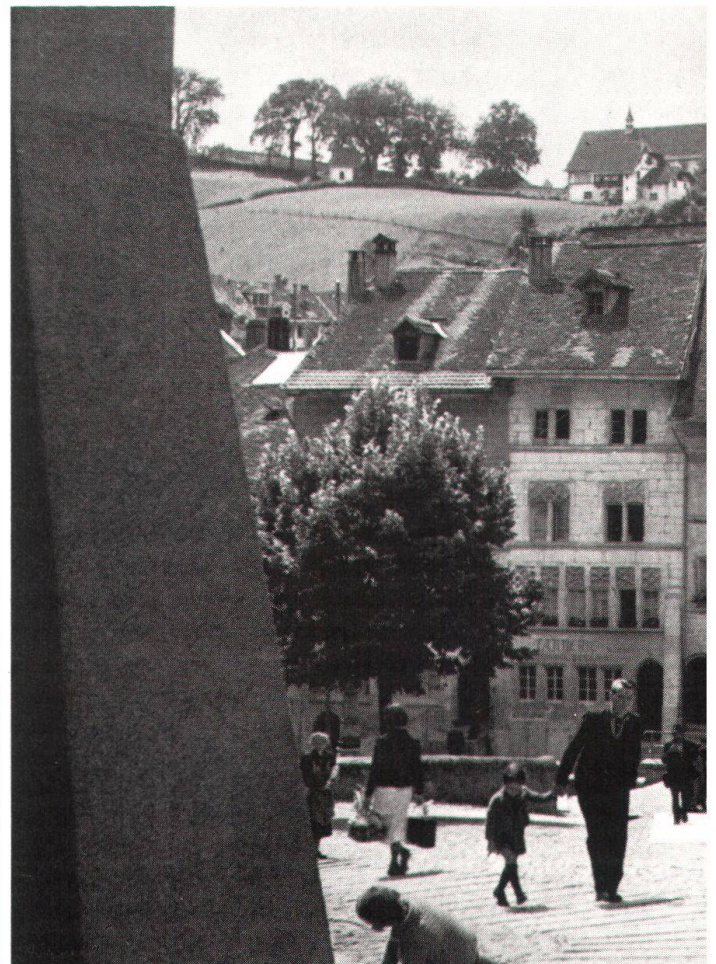
Lähmung infolge zu hoher Erwartungen

Eine bescheidene Ausnahme bildet beispielsweise in *Winterthur* das Neustadtquartier, wo viele Häuser noch nicht erneuert wurden und wo mindestens noch ein ruhiger, sonniger Hinterhof als blühender Garten zeigt, wie verlockend und beglückend das Wohnen in der Altstadt gewesen sein muss. Ein Warenhauskonzern soll hier eine Hauszeile zusammengekauft haben in der Absicht, ein Einkaufszentrum zu schaffen. Mit der *Bauordnung* hätte der Wohnraum nicht geschützt werden können. Die Häuser wurden im einzelnen für ein Schutzinventar als zu wenig bedeutend eingestuft. Das Baugesetz lässt eine wesentliche Verdichtung zu, die die Anziehungskraft der Altstadt als Geschäftszentrum erhöhen würde. In der Annahme eines bevorstehenden Umbruchs wurden die Wohnungen vernachlässigt. Viele verfügen über kein eigenes Bad. So bringen sie aber auch keinen dem Situationswert und der idyllischen, ruhigen, zentralen Lage angemessenen Ertrag. Die Reservebildung ist ungenügend für

die Erneuerung. Wenn sich die Überzeugung durchsetzt, dass hier der Traum der grossen Spekulation ausgeträumt ist, dass eine Volumenvergrösserung nicht mehr in Betracht kommt und dass das Quartier das bleiben wird, was es ist, ein phantastisches Wohngebiet ähnlich der *Trittligasse* in Zürich – dann ist der Weg frei für die Überwindung des Dahinserbelns.

Die freie Wahl des Verkehrsmittels brachte nicht nur die lästigen Verkehrslawinen mit ihren schädlichen Nebenwirkungen, sondern auch jene krankhaften Wu-

Noch bis zur Jahrhundertwende bildeten unsere Städte für den Menschen Lebensraum im weitesten Sinn. Hier wurde gearbeitet, gewohnt, gespielt, die Freizeit verbracht. So auch in der Freiburger Unterstadt (Bild: SHS).



cherungen in unsere Stadt- und Landschaftsbilder, die wir als Umweltzerstörung erfahren. Die Wohnsiedlungen sind nicht mehr ans öffentliche Verkehrsmittel gebunden.

Die Firma Goehner etwa erwarb billiges Bauernland um *Volketswil ZH* und konnte die Einzonung gegen den Willen der Gemeinde durchsetzen. Damit brachte sie auch das Gefüge der bäuerlichen Bodenpreise durcheinander. Jene, denen es die eigenen Mittel erlauben, verbauen schönste Aussichtslogen der Regionen, vielfach mit der Unterstützung der Vorortsgemeinden, die sich mit der Preisgabe von Erholungsräumen eine Reduktion des Steuersatzes einhandeln wollen.

Auflösung menschlicher Bindungen

Während bis um die Jahrhundertmitte arm und reich, Arbeit und Erholung dicht beieinander lagen und die feinmaschige Versorgung durch keine überdimensionierten Einkaufszentren konkurrenziert wurde, so dass man sich für die ganze Stadt wegen ihrer übersichtlichen Einheit verantwortlich fühlen konnte, zeichnet sich nun eine Auflösung der menschlichen Bindungen ab. Der auf dem Lande wohnende Städter



Heute dienen die Stadtkerne vorwiegend als Einkaufs- und Geschäftszentren und drohen nachts und an Wochenenden zu veröden (Bild: Schweiz. Verkehrszentrale).



entzieht der Stadt seine Anteilnahme, ohne sich am neuen Ort voll zu integrieren. Er sucht den Kontakt meistens unter seinesgleichen. So findet man vor den Toren *Mailands* zwischen Wohnblöcken, Fabriken und Verkehrsanlagen eine streng bewachte, mit Stacheldraht umzäunte Einfamilienhaussiedlung, in die nur Leute eingelassen werden, die sich ausweisen können. Bedeutet das «*Ghetto für die Reichen*» ein Rückfall ins dunkle Mittelalter?

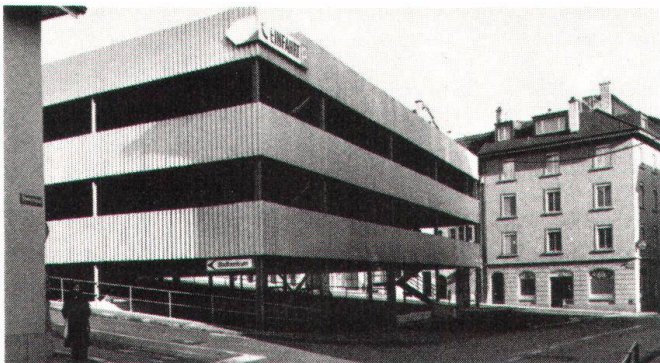
Weltweit gesehen, verfügen grössere Städte über eine starke Anziehungskraft. Dies trifft ebenfalls für die Schweiz als Ganzes zu, die ein grosses Heer von Gastarbeitern aufnahm. Gemäss der «*Neuen Zürcher Zeitung*» vom 1. September 1977 betrug der Anteil ausländischer Volksschüler im Zürcher Schulkreis Limmattal 40,5 Prozent bei steigender Tendenz, wobei Kinder ohne Deutschkenntnisse zunehmend zu Schwierigkeiten führten. In einer 2. Primarklasse kamen auf 5 Schweizer 17 fremdsprachige Schüler. Grosse Gruppen Fremdsprachiger, welche abgeschlossen unter sich leben, stellen *Integrationsprobleme*. Auch wenn diese wegen der kleineren Verhältnisse nicht zu Grössenordnungen nordamerikanischer oder gar südafrikanischer Städte ausgewachsen sind, ergeben sich unter anderem bei der Sanierung der Wohnverhältnisse besondere Schwierigkeiten. Eine in Verruf geratene Siedlung zwingt meistens zum Abbruch.

Schluss Seite 4

Fragwürdige Statussymbole

Der österreichische Kaiser liess im letzten Jahrhundert zweckmässiges Mobiliar für den Arbeiterstand im Sinn der *Werkbundidee* entwerfen. Er kam damit aber nicht an; lieber wohnte der Arbeiter im Interieur des Bürgers von gestern und der Bürger in jenem des Adels. So blieb das Mobiliar dem Kaiser und einer Reihe von Snobs vorbehalten. In einem ähnlichen Sinn ergeben sich heute oft Probleme bei der Sanierung älterer Fabriksiedlungen. Während es vor zwei bis drei Generationen üblich war, den kinderreichen Arbeiterfamilien gesunde Reiheneinfamilienhäuser in Gartensiedlungen zur Verfügung zu stellen, werden heute mehrheitlich *Blockwohnungen* angeboten. Die Sanierung der Reihenhäuser scheitert oft daran, dass höhere Angestellte sich weigern, in ein Arbeiterhaus von gestern einzuziehen.

Zum modernen Statussymbol wurden technische Apparate, allen voran das kurzlebige *Auto*. Es löste die Herrschaftsvilla, den repräsentativen Familiensitz im Parkring ab. Damit verloren viele Städte und Quartiere einen herrlichen Baumbestand, und Kulturobjekte



Mit ihrer Hassliebe zur Stadt beanspruchen die Pendler immer mehr Parkfläche (oben Beispiel aus Schaffhausen, Bild Baumann) und Strassen mit aufwendigen «Accessoires» (unten N1-Zufahrt in Zürich, Bild SHS) und vertreiben so ständig neue Menschen aus der unerträglich werdenden Stadt.



Die Sanierung von Reihenhäusern in städtischen Fabriksiedlungen – unser Bild zeigt ein Beispiel aus Winterthur – scheitert oft daran, dass höhere Angestellte sich weigern, in ein Arbeiterhaus von gestern einzuziehen (Bild: Steiner).

erster Grössenordnung mussten geopfert werden. Und da, wo Familien in althergebrachten Liegenschaften wohnhaft blieben, werden die Häuser der Vorfahren oft *Opfer des Generationenkonfliktes*. Man will nicht wahrhaben, wie viele Möglichkeiten alte Villen anbieten, um sich zeitgemäss einzurichten!

Der Teufelskreis von Aktion und Reaktion

Um 1880 startete der erste *Daimler-Benz*. Das Auto revolutionierte die Stadt, es nahm ihr die Einheit, den beschränkten Rahmen. Es liess die Landschaft überfluten und verlangte die Ausweitung der Strassen. Seitdem es das Stadtklima verschlechtert und das Wohnen in der Stadt zum Teil unerträglich macht, fliehen immer mehr Leute aufs «Land», um täglich wieder in sie zurückzufahren. Mit ihrer *Hassliebe zur Stadt* beanspruchen die Pendler laufend mehr Verkehrsraum und beeinträchtigen die Stadt immer stärker, bis eines Tages Halt geboten wird, sei dies durch Einsicht der Menschen oder Zwang der allmächtigeren Natur.

Robert Steiner



Stadt oder Land?

Wieder die Einheit sehen!

Der mit der Flucht aufs Land einhergegangene Bauboom droht nicht nur die Städte zu entvölkern, sondern gefährdet in zunehmendem Masse auch die für die zurückgebliebenen Stadtbewohner so lebenswichtigen Naherholungszone. Wir müssen daher lernen, beide Lebensräume als Einheit zu verstehen und dementsprechend zu gestalten.

Im fünften Akt der «Libussa» hat der Dichter *Franz Grillparzer* den uralten Konflikt zwischen Stadt und Land vortrefflich charakterisiert.

Libussa:

Sag mir vorerst: was nennt ihr eine Stadt?

Primislaus:

*Wir schliessen einen Ort mit Mauern ein
Und sammeln die Bewohner rings der Gegend,
Dass hilfreich sie und wechselseitig fördernd
Wie Glieder wirken eines einz'gen Leibs.*

Libussa:

*Und fürchtest du denn nicht, dass deine Mauern,
Den Menschen trennend vom lebend'gen Anhauch
Der sprossenden Natur, ihn minder fühlend
Und minder einig machen mit dem Geist des All?*

Primislaus:

*Gemeinschaft mit den wandellosen Dingen,
Sie ladet ein zum Fühlen und Geniessen,
Man geht nicht rückwärts, lebt man mit dem All;
Doch vorwärts schreiten, denken, schaffen, wirken
Gewinnt nach innen Raum, wenn eng der äussre.*

Handfeste Folgen für die Gemeindefinanzen

Es soll hier nicht abgewogen werden, ob und inwiefern die Entwicklung seit der legendären Libussa und vor allem seit Grillparzer die Befürchtungen oder den Fortschrittsglauben bestätigt hat. Tatsache ist, dass die Städte weltweit scheinbar unaufhaltsam wachsen. Jeder zweite Schweizer lebt heute in einer Stadt, mehr oder weniger «hilfreich» und «wechselseitig fördernd», aber auch mehr oder weniger getrennt von der «sprossenden Natur». Die Stadt ist dabei allerdings nicht zu einem «einz'gen Leib» geworden. Auch der Raumgewinn «nach innen» hat nicht im erhofften Ausmass stattgefunden. In der Begegnung von Stadt und Land hat sich jener Kompromiss ereignet, welcher – zwar nicht für alle, aber für viele – die Nachteile der

Stadt mit den Nachteilen des Landes vereinigt: die *Agglomeration* (der hässliche Begriff ist charakteristisch!). Diese Kombination von Nachteilen mündet in verschiedenster Hinsicht in einen Teufelskreis: Während unter Stadtbürgern die Idee der wechselseitig hilfreichen Förderung wenigstens noch teilweise lebendig sein kann, grassiert unter den Agglomerationsbewohnern jener Mechanismus, der im Politologienjargon als «*Privatisierung des Nutzens und Sozialisierung der Kosten*» zutreffend umschrieben wird. Jeder nimmt für sich die Vorteile, die zum Beispiel die Benützung eines eigenen Autos bietet, und überlässt die direkt oder indirekt damit verbundenen Nachteile (Lärm, Abgase sowie die Kosten für die städtische Verkehrs«sanierung») den Mitbürgern und Steuerzahlern. Da die Agglomerationen über die geschichtlichen Gemeindegrenzen hinausgewachsen sind, hat der geschilderte Mechanismus auch sehr handfeste Folgen für die *Gemeindefinanzen*. Die Stadt ist für jene, die ihr nicht nur zum Arbeiten, sondern auch zum Wohnen die Treue hielten, zur «teuren Heimat» in verschiedenster Hinsicht geworden.

Privatisierung der Grüngürtel

Die erwähnte Kombination von Nachteilen, die in den Agglomerationen häufig auftritt, kann am Beispiel der Naherholung gut aufgezeigt werden. In der Enge der ursprünglich ummauerten Städte ist das *Bedürfnis nach Bewegungsspielraum und nach Erholung im Grünen* schon früh wach geworden. Solange ausserhalb der Mauern das Bauen nicht möglich war, ergab sich ein natürlicher, für alle zu Fuss erreichbarer Naherholungsraum. Mit dem Fall der Mauern und der Ermöglichung des Bauens im unmittelbaren Umfeld der Städte begann der Prozess der Privatisierung dieser Grüngürtel, der in zahlreichen Städten heute noch im Gange ist. Die allgemein und ohne Mühe zu Fuss erreichbaren Erholungsgebiete sind zum Teil drastisch zusammengeschrunpft. Gleichzeitig – und wohl auch im Zusammenhang damit – sind die Erholungsbedürfnisse weiträumiger geworden. Der Strom der Erholungsuchenden produziert einen *zusätzlichen Verkehrsstrom*, der die Lebensqualität in der Stadt und auch in ihrem ursprünglichen Grüngürtel noch mehr beeinträchtigt und die angenehmen Wohnlagen noch weiter ins Grüne, das heisst in die Agglomerationsgemeinden, hinausrückt: der Teufelskreis um das räumliche Auseinanderfallen von Wohnen, Arbeiten und Erholen ist offensichtlich.

Zahlreiche Städte versuchen, die guten Steuerzahler wieder innerhalb der Stadtgemeinde anzusiedeln, und sind sogar bereit, dafür weitere Bestandteile von städtischen Naherholungsgebieten zur Überbauung freizugeben. Das ist allerdings ein *kurzsichtiger finanzpo-*

litischer Therapieversuch, da dadurch gleichzeitig eine der wesentlichen Krankheitsursachen nachhaltig verstärkt wird. Eine bessere Verteilung von Nutzen und Kosten muss in den Agglomerationen auf andere Weise wieder gefunden werden.

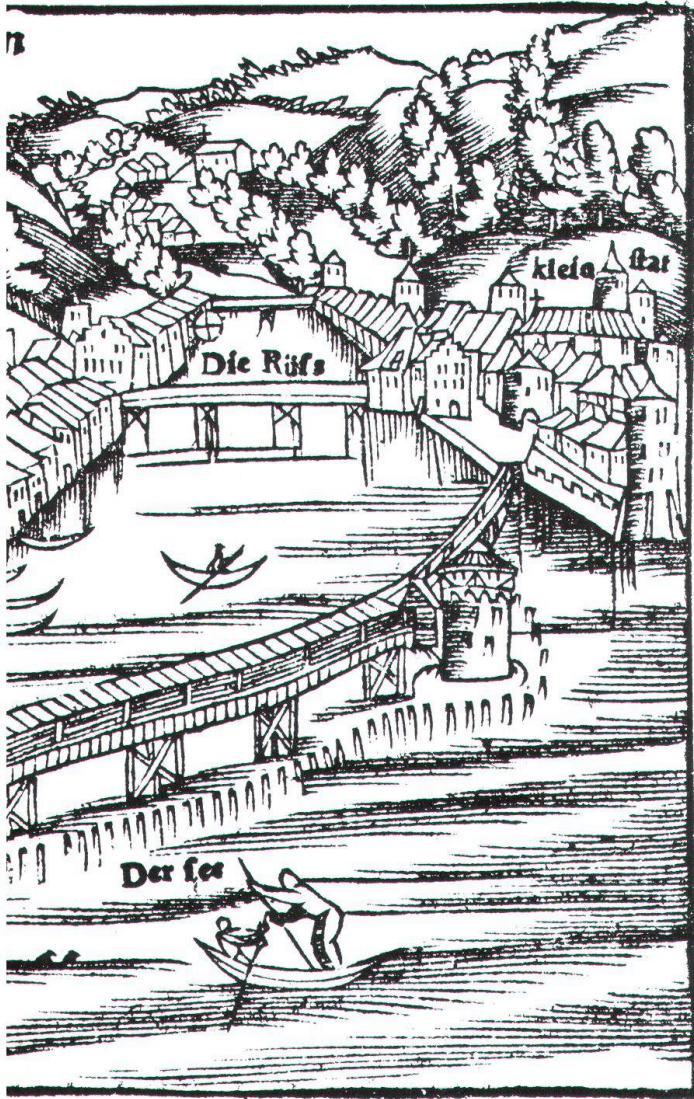
Mehr Arbeits- als Wohnort

Glücklicherweise haben schon vor Jahrzehnten weit-sichtige Stadtbehörden, vorsichtige Bürgergemeinden und grosszügige Eigentümer, die durch *Schenkung* ihr privates Stück Erholungsraum der Allgemeinheit wieder zugänglich machten, den vollständigen Schwund von öffentlichen Grünflächen verhütet. Unsere Städte haben neben den privaten Gärten auch noch einige öffentliche Naherholungsgebiete vor der Überbauung bewahrt. Trotzdem überwiegt – vor allem in den Stadtkernen – die Funktion der *Stadt als Arbeitsort*. Für das Erholen und das Wohnen ist der städtische Raum zu knapp und zuwenig attraktiv. Von der Gemeinschaft «im Fühlen und Geniessen», die im eingangs zitierten Dichterwort erwähnt ist, sind die Stadtbewohner weiter entfernt denn je. Die Stadt sollte zusammen mit ihren Naherholungsgebieten eine *lebendige Einheit* bilden. Wer die Stadt als Heimat erhalten und gestalten will, sollte sich nicht nur gegen den Abbruch von schutzwürdigen Einzelobjekten wenden. Die Aufgabe ist umfassender, differenzierter und schwieriger. Der *Heimatschutz* darf als Organisation bei den Auseinandersetzungen um die Entwicklung und Gestaltung unserer Städte nicht beiseite stehen.

Robert Nef



Während die in sich geschlossene Stadt (Bild oben: Luzern, graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich) sich einst deutlich von der sie umgebenden Natur abhob, greifen heute städtische Formen auch auf die Landschaft über. Die Grenze zwischen Stadt und Land löst sich auf, Naherholungsgebiete geraten unter Druck und immer weiter weg von den Grossstädten und ihren Bewohnern (Bild unten: Comet).



Verkehrsplanung in Genf und Lausanne

Zumindest bemüht

Je mehr wir unsere Städte den Autos ausliefern, desto mehr werden die Strassen den Fussgängern verleidet und von diesen gemieden. Veröden aber die Strassen, so veröden auch die Städte. – Ist diese heute oft gehörte Behauptung gerechtfertigt?

Um eine Antwort darauf zu finden und die Ursache verschiedener Missstände besser verstehen zu können, wollen wir uns zunächst kurz einige Stationen auf dem Wege der baulichen Entwicklung einer Grossstadt, Paris, vergegenwärtigen.

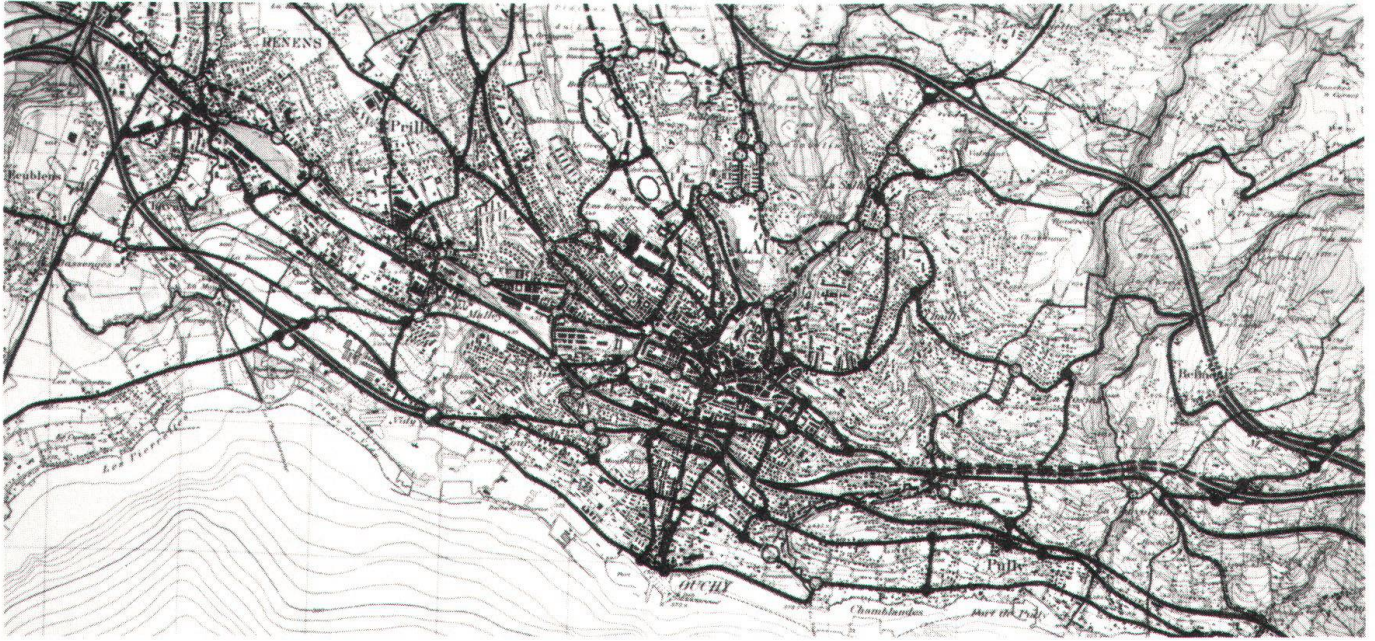
Vom Wirtschaftsleben geprägt

Seit dem 18. Jahrhundert wurden die schmalen und gewundenen Strassen des alten Paris durch planeri-

Stadtverkehr computergesteuert?

«Betrachtet man das Leben in den Strassen und auf den Märkten der Städte auf alten Stichen, so herrscht dort immer emsiges Treiben und sogar äusserst reger Verkehr. Der Verkehr gehört zum Fluidum einer lebendigen Stadt – ein menschenfreundlicher und stadtgerechter Verkehr natürlich! Schwerlaster sind nicht stadtgerecht und schnelle Flitzer nicht menschenfreundlich.» Dieser Ansicht ist Prof. Dr. Hans Koepf, Vorstand des Instituts für Baukunst und Bauwesen an der Technischen Universität Wien, und empfiehlt: «Das stadtgerechte und menschenfreundliche Verkehrsmittel, wird in immer wieder neuen Variationen ent- und verworfen, ein Idealgefährt ist aber immer noch nicht gefunden. Es darf dies kein Individualverkehrsmittel, aber auch kein Massenverkehrsmittel allzu grossen Zuschnittes sein, sondern ein möglichst geräuschloses und äusserst umweltfreundliches, genauer gesagt (stadtfreundliches), computergesteuertes Kabinensystem.»

sche Massnahmen nach und nach ersetzt. Man strebte an, vor allem seit Heinrich IV., die Stadtlandschaft zu verschönern und offener zu gestalten. Zwischen 1833 und 1870 beschäftigten sich dann Rambuteau und Haussmann damit, die Arbeiterquartiere zu sanieren (und nicht zuletzt zu isolieren!) und Paris mit einem Netz von Hauptverkehrsadern zu versehen. Die Strassen – ihre Breite betrug 18 Meter und mehr – verliefen rechtwinklig zueinander. Das zu Grunde liegende Schema bestand einerseits aus einem System radial verlaufender und andererseits kreisbogenförmig angeordneter Boulevards (*boulevards périphériques*). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts traten dann die ersten Durchgangsstrassen auf, die gewöhnlich von den Hauptverkehrsachsen ausgingen. Diese Form städtebaulicher Entwicklung war im allgemeinen eher geprägt von den Bedürfnissen des Handels und des Wirtschaftslebens und kam demjenigen nach Wohnraum wenig entgegen. So schrieb denn Le Corbusier später: «Städte haben das Recht, mehr zu sein als blosse Verbindungswege.» Und in Paris sollte 1967 der städtebauliche Richtplan grundlegend zur Veränderung des städtischen Wesens beitragen, indem darin Grundgedanken wie die folgenden vertreten waren: «Man soll sich fortan nicht mehr zwischen parallelen Mauern, in Gängen, Strassen fortbewegen, sondern innerhalb von Räumen, in denen sich Gebäude und Grünflächen abwechseln; dies soll

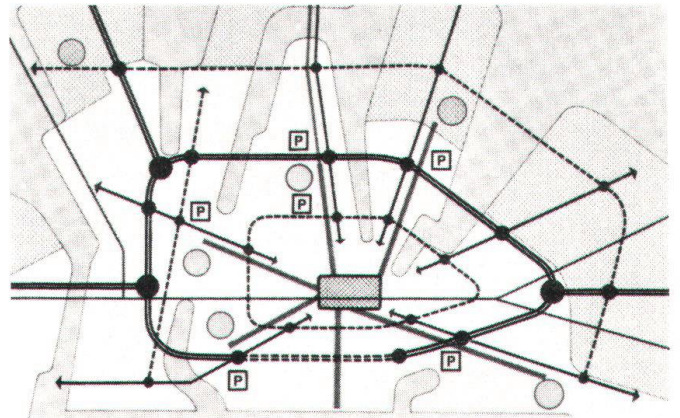


Oben: Der Verkehrsrichtplan für die Region Lausanne beruht auf einem System radialer Ausfallstrassen und ringförmig angelegter Verbindungsstrassen. Rechts: Dabei wird beabsichtigt, das Stadtzentrum in zunehmendem Masse von einem Teil des Privatverkehrs zu entlasten und das öffentliche Transportnetz auszubauen.

überall dort gelten, wo nicht eine streng angeordnete Architektur dank ihrer Qualität und ihres historischen Wertes weiterhin existenzberechtigt ist...»

Altstadtschutzzone ausgeweitet

Das Problem, dass sich heute in den meisten grossen Städten stellt, besteht darin, die für eine kohärente Entwicklung des Landschaftsbildes erforderlichen Bedingungen zu ermitteln. Man stellt leicht fest, dass Form und Breite der Strassen die geistige Grundhaltung der Städtebauer zu ihrer Zeit sowie die damals für die städtischen Verkehrswege gültige Gesetzgebung widerspiegeln. Bei der Untersuchung von Ortsbildern aus dem 19. Jahrhundert muss man sich allerdings im klaren sein über die *wirtschaftliche Rolle* dieser Verkehrswege und über die Art und Weise, wie sie sich, mehr oder weniger willkürlich, in das allgemeine Verkehrsnetz der Stadt eingliederten. Heute scheint man so weit gekommen zu sein, dass man ausreichend geschlossene Ortsbilder in den allermeisten Fällen nicht mehr durch neue städtebauliche Formen ersetzt. Als beispielhaft für diese Tendenz kann in *Genf* die Ausweitung der Altstadtschutzzone auf mehrere Quartiere des 19. Jahrhunderts (südlicher Bereich der alten Befestigungsanlagen) sowie das allerneueste Projekt eines Gestaltungsplanes für die Bucht betrachtet werden.



Um modernen Erkenntnissen wie auch den Bedürfnissen eines Grossteils der Stadtbevölkerung gerecht zu werden, bemühen sich beispielsweise *Lausanne und Genf*, den Kraftfahrzeugverkehr im Stadtzentrum zu vermindern, was auch mit dem Hintergedanken geschieht, vermehrt *Fussgängerbereiche* zu schaffen. Dies bedingt natürlich eine hierarchische Einteilung der Strassen im Zentrum. Sie wiederum bringt den Vorteil mit sich, dass die Strassen von übermässigem Verkehr entlastet werden. (Man sollte aber nicht den Fehler begehen, in diesen frei gewordenen Sektoren *neue Parkierrmöglichkeiten* zu schaffen.) Es ist jedoch klar, dass der in der Innenstadt unbeliebt gewordene Verkehr sich anderweitig durchzwängen muss. Sowohl die konzentrischen Strassenringe als auch die radialen Ausfallstrassen werden somit ein grösseres Verkehrsaufkommen mit vermehrten Immissionen zu bewältigen haben.

Eine Verkehrsplanung kann daher nur sinnvoll spielen, wenn sie die Rolle der öffentlichen Transportmittel ergänzend miteinbezieht. So verfügt Lausanne bereits über einen Gesamtrichtplan für das öffentliche Trans-

portwesen. Bald dürfte auch Genf von einem entsprechenden Plan profitieren.

Wie zur Genüge bekannt ist, bringt der Verkehr eine Menge Immissionen mit sich. Die giftigen Gase und den Lärm erleben wir als Städter am eigenen Leibe. Als Folge sucht man Zuflucht in ruhigere Quartiere und Orte. Diese Entwicklung, verstärkt durch die zerstörerischen Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die bauliche Substanz, öffnet Tür und Tor für verkehrsbedingte Hausabbrüche, Strassenverbreiterungen usw. Genf ging denn hier auch «beispielhaft» voran. Dem Ausbau einer Ausfallstrasse, der *Route de Genève in Chêne-Bourg*, fiel der frühere Parzellen-Verteiler vollständig zum Opfer. Die gleiche Stadt demonstriert aber auch, dass man, ohne mit der derzeitigen Verkehrsplanung in Konflikt zu geraten, sehr wohl auf eine ursprünglich vorgesehene Strassenverbreiterung verzichten kann. Auf diese Weise konnte zum Beispiel in der Rhonestadt die *Rue des Etuves* ihren Charakter bewahren.

Bei der Behandlung verkehrsplanerischer Fragen ist es stets notwendig, die im jeweiligen Fall vorliegenden Interessen sorgsam gegeneinander abzuwägen. Dabei sollte man sich die Entwicklung der städtebaulichen Konzeptionen wie auch die Veränderung der Anschauungs- und Denkweisen der Menschen vor Auge halten. Wichtig ist zu erkennen, welchen Punkten die Bevölkerung einer Stadt besondere Bedeutung zumisst. In einer Stadt muss nicht nur den sich stets entwickelnden gesellschaftlichen Bedürfnissen Rechnung getragen werden. Diese müssen auch mit den meist pragmatischen Lösungen, die den organisatorischen und administrativen Erfordernissen entsprechen, in Einklang gebracht werden. *Pierre Baertschi*

Unten: Der Ausbau der Ausfallstrassen und der kreisförmigen Verbindungs- und Ringstrassen stellt in Genf die Grundlage dar für die Verkehrsplanung. In der Altstadt-Schutzzone dürfen grundsätzlich keine Kollektivgaragen gebaut werden.



Zürich und das Bürostadtgespenst

Zäher Kampf gegen die Wohnraumverdrängung

1962 erreichte die Stadt Zürich mit 445 000 Einwohnern ihren höchsten Bevölkerungsstand. Heute sind es noch rund 380 000. Stadtbaumeister A. Wasserfallen führt diesen Schwund auf den allgemeinen Geburtenrückgang und den Sterbeüberschuss, auf die Steigerung des Wohnflächenanteils je Einwohner (1960: 30 m²; 1976 43 m²) und auf die Verdrängung des Wohnraumes durch andere Nutzungen, insbesondere durch Dienstleistungsunternehmen, zurück.

In einem Gespräch mit Vertretern des Stadtzürcher Heimatschutzes ging der Stadtbaumeister zusammen mit *Dr. P. Wipfli* und *P. Saager* vom städtischen Bauamt näher auf die Hintergründe der Wohnraumverdrängung in Zürich und deren Bekämpfung ein.

Der zunehmende Raumbedarf durch Büronutzung sei auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, wie die allgemeine Hochkonjunktur, die Verkehrsgunst der Innenstadt, Rentabilitätsüberlegungen, Zentralisierungstendenzen der Dienstleistungsbetriebe usw. Damit einher ging teilweise auch das damalige Streben nach *Wohnen im Grünen* und *Arbeiten in der Stadt*. Hinzu kam eine die Büronutzung fördernde Bau- und Zonenordnung, welche in Kernzonen für Bürobetriebe eine höhere Ausnutzung ermöglichte (tiefere Räume). Mit der Erstellung von Parkplätzen anstelle eines Erdgeschosses konnte zudem noch die Geschosshöhe erhöht werden. Während anfänglich vor allem die *Innenstadt* von der Wohnraumverdrängung betroffen wurde, so waren und sind immer mehr auch die *Cityrandgebiete* (Seefeld, Wiedikon, Aussersihl, Unterstrass, Enge) erfasst worden. Etwas zeitverschoben mit der Verdrängung von Wohnraum ging auch ein *Absterben der Quartiersversorgung* (Kleingewerbe, Läden) einher, da die Kundschaft in die Aussenquartiere sowie in die Agglomeration abwanderte.

Wohnerhaltungsgesetz nur Teilerfolg

Nachdem man 1962 noch die Halbmillionenstadt prognostiziert hatte, wurde die Öffentlichkeit erstmals

um das Jahr 1965 auf den Bevölkerungsrückgang aufmerksam. In Anlehnung an eine *Motion Lienhard* aus dem Jahre 1966 gab der Stadtrat dem Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung der ETH ein Gutachten in Auftrag, welches die Ursachen und Folgen der Veränderung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze zu analysieren hatte und den Behörden Empfehlungen planerischer Art vorschlug. Unter anderem wurde dabei eine Dichteerhöhung im U-Bahn-Bereich angeregt, was die Bereitstellung von Arbeitsplätzen und Kleinwohnungen hätte begünstigen und damit den Druck auf die Wohngebiete hätte vermindern sollen. Durch die Ablehnung der U-Bahn-Vorlage wurde dieses Konzept jedoch wieder in Frage gestellt. Auch wurden damals (1969/70) *juristische Bedenken* geäußert, ob das kantonale Baugesetz und die kommunale Bauordnung überhaupt Möglichkeiten eröffneten, die Verdrängung von Wohnraum durch den Citydruck mit rechtlichen Mitteln in den Griff zu bekommen.

Nach der Verwerfung des U-Bahn-Projektes musste nach *neuen Instrumenten* gesucht werden, um dem immer noch vorliegenden Problem begegnen zu können. Obwohl auf kantonaler Ebene die Totalrevision der Baugesetzgebung im Gang war, durfte die Stadt nicht weiterhin untätig bleiben. Das kantonale Wohn-erhaltungsgesetz aus dem Jahre 1974 unterstellt den Abbruch, Umbau und die Zweckänderung von Familienwohnungen (2½-Zimmer-Wohnungen und grössere) einer *Bewilligungspflicht*. Wie Dr. P. Wipfli ausführte, konnte dieses Gesetz jedoch nur beschränkt einen wirksamen und sicheren Schutz gegen den Umwandlungsprozess darstellen, da einerseits nicht alle Wohnungen erfasst werden und andererseits die Anwendung in Altstadtwohnungen auf verschiedene Schwierigkeiten gestossen ist.

Warten auf den Wohnflächenanteil-Plan

Gegen Ende 1973 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine *Revision der Bauordnung*. Im Vordergrund dieser Vorlage standen Massnahmen zur Förderung des Wohnungsbaus, zur Eindämmung der Wohnraumverdrängung und die Schaffung von Ausweichmöglichkeiten für den Bau von Arbeitsstätten. Neu aufgenommen wurden Bestimmungen über die Möglichkeit, Gebiete auszuscheiden, in welchen Wohnflächenanteile festgelegt werden können. Art. 39a Abs. 1 der Bauordnung lautet:

«In den Wohnzonen und in der Kernzone werden geeignete Gebiete ausgeschieden, in denen ein Mindestanteil der Bruttogeschossfläche Wohnzwecken dienen muss.»

Die Wohnflächenvorschriften sollten das kantonale Wohn-erhaltungsgesetz in der Weise ersetzen, als nicht nur Wohnnutzung erhalten werden kann, sondern generell für alle Liegenschaften und auch für unüberbaute Gebiete *Wohnanteile* festgelegt werden sollen. In einem speziellen Plan, welcher vom Gemeinderat beschlossen werden muss, sollen die Wohnanteile in Prozenten der Bruttogeschossfläche ausgeschieden werden. Die gegen diese Bestimmung eingereichten *Rekurse* werden zeigen, ob die inzwischen gewandelte Auffassung der Juristen des Bauamtes vor den Anforderungen des Gesetzes standhalten wird. Bis dahin kann die obige Vorschrift noch nicht in Kraft gesetzt werden.

Zurzeit arbeiten die Planer an der *Ausscheidung* dieser Wohnflächenanteile, welche vor allem aufgrund der gegebenen Bausubstanz und der gewünschten planerischen Zielsetzungen festgelegt werden müssen. Nach den Ausführungen von P. Saager werden diese Festlegungen nicht einfach auszugestalten sein und dürften deshalb *schrittweise* realisiert werden müssen. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen vorsorgliche Massnahmen, welche beispielsweise für die Kernzone und die Wohnzone A eine flächenmässige Verminderung der Wohnflächen verbieten und für Wohnzone B einen generellen Wohnflächenanteil von 75% festsetzen, planerische Sachzwänge verhindern helfen. Ein heikles Problem wird auch die Kontrolle über die *tatsächliche Nutzung* darstellen, welche hauptsächlich über die Einwohnerkontrolle geschehen wird.

Man wartet in der Öffentlichkeit – und auch in Kreisen des Heimatschutzes – gespannt auf diesen Wohnflächenanteil-Plan.

Robert Imholz

Der wachsende Raumbedarf durch Büronutzung und die damit zusammenhängende Verdrängung von Wohnraum ist nicht mehr nur in den Kernzonen der Städte zu spüren, sondern hat auch die Cityrandgebiete erfasst. Die drei nebenstehenden Bilder aus dem Zürcher Seefeldquartier – einst eine klassische Wohnzone – veranschaulichen diesen Prozess. Er gehört zu den Ursachen des Bevölkerungsrückganges in der Limmatstadt (Bilder: Stauss, Zürich).



Berns Nutzungszonenplan

Ringen um den Wohnwert

Leben in der Stadt: Attraktivierung der Altstädte als Orte der Begegnung, des Wohnens, des Arbeitens und des kulturellen Lebens; Kampf der toten, grauen Bürostadt. – Das sind Beispiele für Schlagworte, welche heute in der Planung wieder aktuell sind. Den Wohnwert unserer Städte aber heben wir nur mit handfesten Taten.

Politiker und Planer haben die verhängnisvollen Auswirkungen der zunehmenden Verstädterung, der möglichst wirtschaftlichen Ausnützung jedes Quadratmeters Land im Innern unserer Städte erkannt. Sie kämpfen gegen die Verödung, das Aussterben und die Verunstaltung der Stadt. Darin liegt eine wesentliche Chance für den *Heimat- und Denkmalschutz*. Denn zur wohnlichen Stadt gehören neben ausreichendem Wohnraum unter anderem auch die Erhaltung wertvoller Bausubstanz sowie die Schaffung und Bewahrung ausreichender Grün- und Erholungsflächen. Massnahmen, die diese Ziele erreichen sollen, sind heute um so wirksamer, je rascher sie getroffen werden.

Der bundesdeutsche Sozialplan

Im Zusammenhang mit der Bautätigkeit in den Schweizer Städten stellt man immer häufiger eine *Abnahme der Wohnungszahl* zugunsten von Büros und Gewerberäumlichkeiten, eine *Abnahme wichtiger Grün- und Erholungsflächen* zugunsten ertragreicherer Nutzungen sowie eine Vertreibung von wirtschaftlich schlechter gestellten Bevölkerungsschichten zugunsten von solventeren Mietern fest, welche dem modernen Trend des Wohnens in der Altstadt folgen. Die öffentliche Hand muss daher bei ihren Bestrebungen zur Attraktivierung der Städte auf diese Fragen Rücksicht nehmen. Dabei stösst sie bei der Neuschaffung von städtischem Grün- und Erholungsraum nicht selten auf rechtliche, insbesondere aber auf finanzielle Schwierigkeiten. Gleich verhält es sich bei der Bekämpfung negativer Auswirkungen einer Quartier- oder Überbauungssanierung für die angestammte Wohnbevölkerung. In dieser Hinsicht ist die Gesetzgebung der *Bundesrepublik Deutschland* fortschrittlich. Dort sieht das Städtebauförderungsgesetz in jedem Sanierungsfall einen Sozialplan vor. Über-

dies soll sich die Gemeinde nach § 13a des Bundesbaugesetzes bereits bei der Aufstellung und insbesondere nach Inkrafttreten von Bebauungsplänen über deren soziale und wirtschaftliche Auswirkungen klar werden und Überlegungen zur Abwendung nachteiliger Folgen anstellen. Im Sozialplan hat sie namentlich Berufs-, Erwerbs- und Familienverhältnisse, Lebensalter, Wohnbedürfnisse, soziale Verflechtungen sowie örtliche Bindungen der von einer Sanierung Betroffenen zu berücksichtigen.

Auch die Erhaltung ausreichenden städtischen Wohnraumes wirft zahlreiche heikle Probleme auf. *Wie* man dabei vorgehen kann, soll nachstehend am Beispiel der Stadt Bern kurz dargestellt werden.

Wider die Zweckentfremdung der Häuser

Unsere Bundesstadt besitzt heute noch einen recht grossen Wohnwert. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, haben die Berner in der Gemeindeabstimmung vom 8. Juni 1975 einem *Nutzungszonenplan mit Teilbauordnung* zugestimmt. Mit diesen Planungsmitteln soll das lebendige Gemisch von Wohnbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen Bauten, Erholungseinrichtungen und auch Siedlungsgrün erhalten bleiben. Es wird nach Art. 1 der Teilbauordnung eine dem städti-

Um eine optimale Durchmischung zu gewährleisten enthalten der Nutzungszonenplan und die Teilbauordnung der Stadt Bern unter anderem genaue Vorschriften über den Verwendungszweck der Bauten, womit der Entvölkerung alter Quartiere entgegengewirkt werden kann (Bild: Schweiz. Verkehrszentrale).



schen Leben förderliche, ausgeglichene und harmonische Besiedlung, die bestmögliche Sicherung von Wohnraum und die Verhinderung störender Einflüsse aus wirtschaftlicher Tätigkeit bezweckt. Die gute *Nutzungsdurchmischung* war insbesondere durch das Überhandnehmen von Büros der öffentlichen Hand und privater Unternehmen ernsthaft bedroht. Die beginnende Selbstzerstörung der Stadt steigerte den Verkehr noch durch die im Bereich des Stadtzentrums liegenden Arbeitsplätze (wobei aber glücklicherweise die öffentlichen Transportmittel in der und zur Bundesstadt gut benützt werden!), hob die Bodenpreise übermässig an und vernichtete preisgünstige Wohnungen. Die Wohnbevölkerung der Stadtgemeinde nahm zugunsten der sie umgebenden Region ab.

Nutzungszonenplan und Teilbauordnung sollen diesem Trend entgegenwirken. Hervorstechendstes Mittel dabei ist die Festsetzung der Nutzungsart. Man beschränkt sich also nicht mehr darauf vorzuschreiben, wieviel gebaut werden und wie gross die Ausnützung sein darf, sondern bestimmt zusätzlich, zu welchen Zwecken die Bauten verwendet werden dürfen.

Der überwiegende Teil des Siedlungsgebietes der Stadt Bern ist *Wohnzwecken* gewidmet. In Wohnzonen werden Mindestanteile für die Wohnnutzung gefordert. So sind in der Wohnzone Wa höchstens 10 Prozent der Bruttogeschossfläche für Nichtwohnnutzungen gestattet. Zusätzlich dürfen nur die für das Wohnen nötigen Ladengeschäfte und nicht störende Kleingewerbe, wie Coiffeurgeschäfte, Drogerien, Arztpraxen, quartierbezogene Gaststätten und dergleichen, gestattet werden. Ausnahmen dürfen nur



Verbesserungen und Gestaltungen im öffentlichen Freiraum bewirken eine Aufwertung des Quartiers und seiner Wohnqualität (Bild: Maurer).

gewährt werden, wenn ein *öffentliches Interesse* nachgewiesen wird und wenn wenigstens 50 Prozent der Bruttogeschossfläche dem Wohnen vorbehalten bleiben. In anderen Wohnzonen liegt der vorgeschriebene Anteil Wohnnutzung an der erlaubten Geschossfläche bei 30, 50 oder 70 Prozent. Als klassische städtische Wohnzone wird in der Botschaft des Stadtrates zu Nutzungszonenplan und Teilbauordnung die 70prozentige Wohnzone bezeichnet. Sie erzeuge ein *Wohnquartier* mit allen nötigen Einrichtungen und ermögliche trotzdem ein Nutzungsgemisch, das als typisch städtisch empfunden werde.

An den Grundlagen fehlt es nicht

Eigentumsbeschränkungen der erwähnten Art dürfen nach der Praxis des Bundesgerichtes nur vorgenommen werden, wenn sie sich auf eine gesetzliche Grundlage stützen lassen. Im Kanton Bern bietet sich hierfür Art. 21 des kantonalen Baugesetzes an, der nicht nur eine Ordnung des *Grades*, sondern auch der *Art* der Nutzung erlaubt. Aber auch in anderen Kantonen wären die gesetzlichen Grundlagen für entsprechende Gemeindevorschriften vorhanden. So schreibt Art. 52 des neuen Zürcher Planungs- und Baugesetzes vor, dass Wohnzonen in erster Linie für Wohnbauten bestimmt seien. «Andere Nutzweisen können durch die Bau- und Zonenordnung allgemein oder gebietsweise gestattet oder nach Geschossen, Anteil an der Gesamtnutzfläche oder Einwirkungsgrad beschränkt oder ganz untersagt werden.»

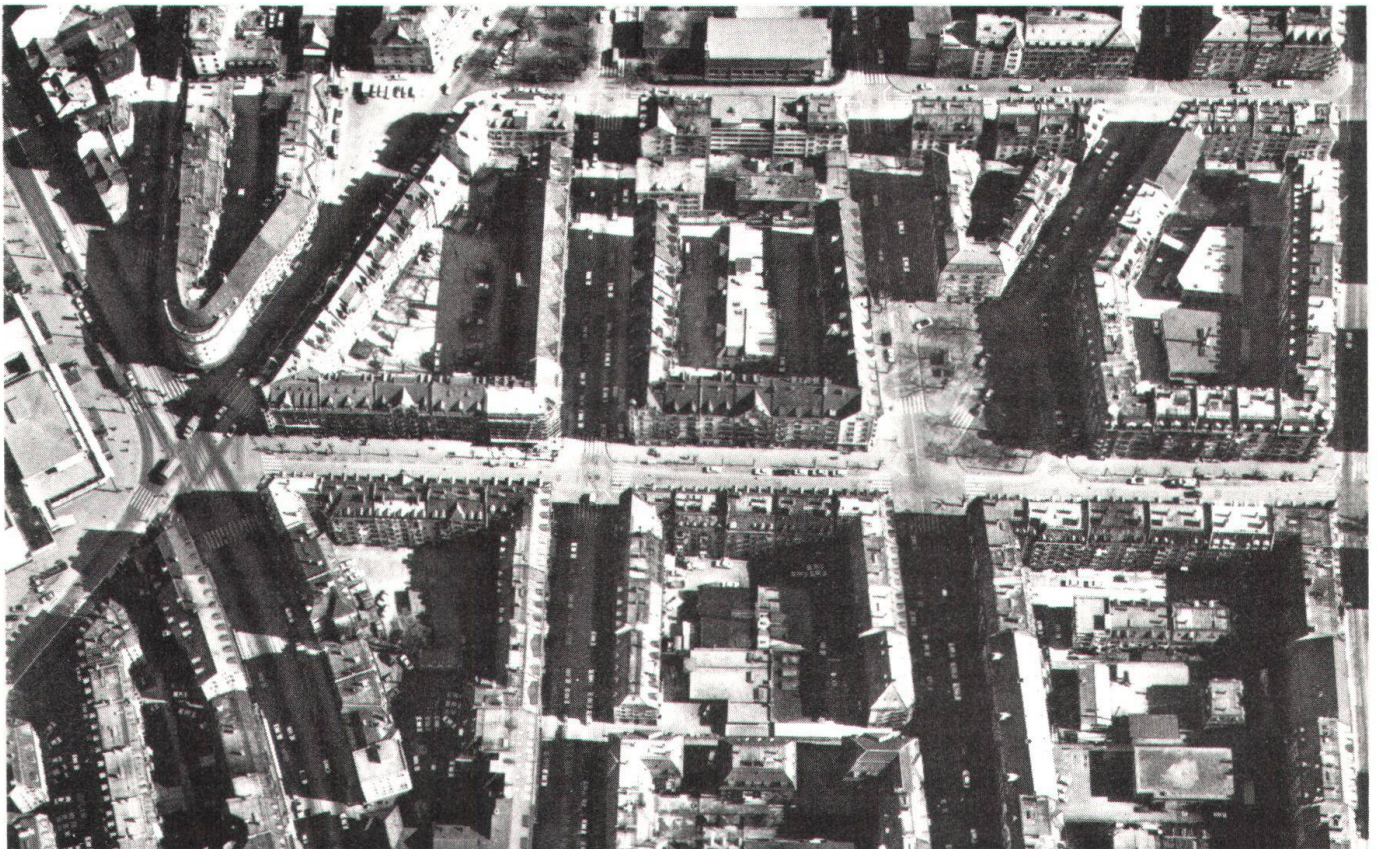
Wie das Beispiel der Stadt Bern zeigt, liegt es somit zumeist *an den Städten selbst* zu verhindern, tote, graue Büroreservate zu werden. Sie haben es in der Hand! Aber jede Stadt wird selbst prüfen müssen, wie sie diesen Weg beschreitet. Die Stadtplanung zählt zu den komplexen Aufgaben; sie kann nicht allein durch einen Erlass bewältigt werden. *Heinz Aemisegger*



Neue Lösungen für die Stadt von heute

Wir müssen ein Gleichgewicht finden

Das Sterben von Städten kann in der Stadtbaugeschichte von der Frühzeit bis ins letzte Jahrhundert verfolgt werden. Die Gefahr, die unsere heutige Stadt bedroht, ist kaum ein Sterben im Sinne von Untergehen und Verschwinden, sondern eine Entwicklung, die wesentliche Teile der Substanz, des Wesens der Stadt beeinträchtigt. Wie können wir ihr wirksam begegnen?



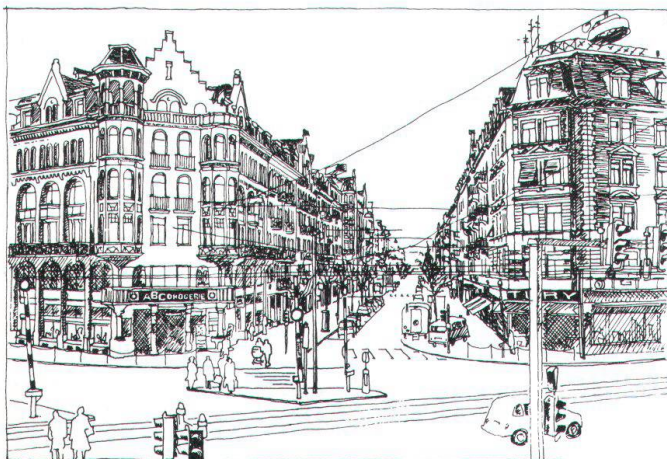
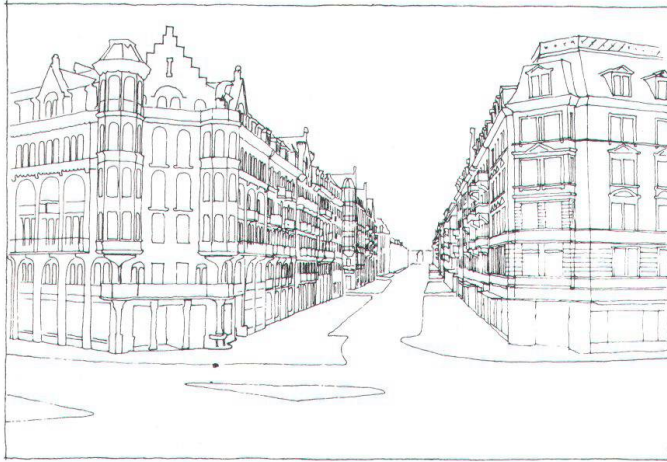
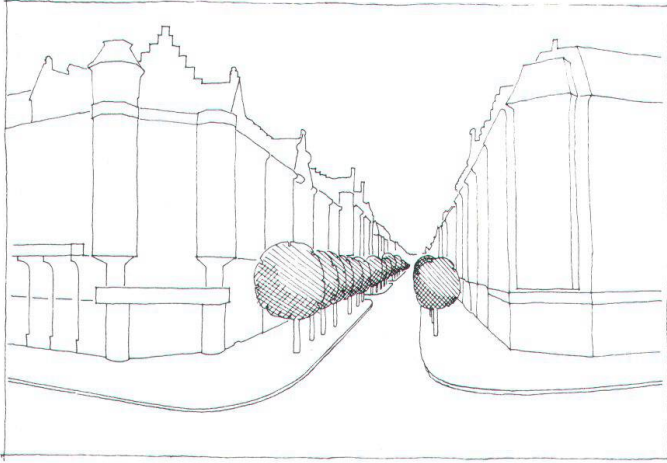
Die Stadt bildet das Resultat der ständigen Auseinandersetzung des Menschen mit seiner Umwelt. Städtebau bedeutet in diesem Sinne, die Ansprüche des Menschen an seine Umwelt zu dieser gebauten und geschichtlich geprägten Umwelt in ein Gleichgewicht zu bringen. Ein so verstandener Städtebau bedeutet nicht die Verwirklichung eines einmal entworfenen Planes oder Konzeptes (seien dies Verkehrskonzepte oder Schutzkonzepte), sondern ein ständiges und kontinuierliches Handeln, Agieren und Reagieren mit dem Ziel, ein Gleichgewicht innerhalb der Stadt zu erreichen.

Voraussetzungen gesunder Stadtentwicklung

Die Voraussetzungen für eine bessere Entwicklung der Stadt in der Zukunft sind teilweise gegeben, teil-

Nicht durch Abbruch und Neuüberbauung, sondern durch Erhaltung, Pflege und kleine Verbesserungen kann diese Überbauung aus dem Ende des 19. Jahrhunderts zu einem Quartier mit hoher Wohnqualität werden (Bild: Swissair).

weise müssen sie noch erarbeitet werden. Eine erste Voraussetzung liegt bereits in der *Verringerung des Wachstums*, das durch den Bevölkerungsrückgang und die wirtschaftliche Rezession von aussen her gegenwärtig gegeben ist. Solange das quantitative Wachstum mit Prosperität gleichgesetzt und alle Massnahmen innerhalb der Stadt auf die Bewältigung und Lenkung dieses Wachstums ausgerichtet waren, wurde das Gleichgewicht innerhalb der Stadt zwangsläufig gestört. Die rückläufigen Zuwachsraten bei der Gesamtbevölkerung wie bei der Wirtschaft geben uns bei allen ökonomischen Problemen, die damit verbunden sind, doch die Möglichkeit, unsere Lage zu überdenken und *neue Standpunkte* zu erarbeiten. Dies



gilt sowohl für eventuelle zukünftige neue Wachstumsperioden und deren Bewältigung wie auch für das Problem der ungleichen Verteilung innerhalb der Schweiz. Wenn es nicht gelingt, die Abwanderung aus den wirtschaftlich schwachen Gebieten in die Agglomerationen einzudämmen, werden sowohl in den Ballungs- wie in den Entleerungsgebieten weitere Wachstumsprobleme entstehen.

Eine weitere Voraussetzung für eine richtige Entwicklung der Stadt liegt in einem *neuen Verhältnis zu ihrer Geschichte* und zu der Baustruktur als deren Resultat. Geschichtsbewusstsein bedeutet nicht das romantische Verklären der Vergangenheit und das Pflegen einzelner Denkmäler als Museen, sondern in unserem Fall das Verstehen der Stadt als eines sich ständig entwickelnden und dokumentierenden Rahmens, an den jede Generation ihren Beitrag – unter Achtung der Vergangenheit – zu leisten hat. Zu diesem geschichtlichen Rahmen gehören nicht nur einzelne markante Gebäude, sondern bauliche Strukturen, Strassen- und Freiräume, soziale Strukturen und kulturelle Schwerpunkte. Durch *Analysen* des Stadtbildes, seiner Entwicklung und der Verteilung einzelner Stadtfunktionen können wir dieses Geschichtsbewusstsein erarbeiten und gleichzeitig feststellen, wo Veränderungen möglich, nötig oder unangebracht sind. Geschichtlich in diesem Sinne sind nicht nur Altstadtgebiete und Strassen des 19. Jahrhunderts, sondern auch Stadtteile, die in diesem Jahrhundert entstanden sind.

Zu den Voraussetzungen für eine bessere Stadt gehört vor allem ein neues ungestörtes Verhältnis zur Stadt als Wohn- und Lebensraum. Solange bewusst und unbewusst, geprägt noch durch Urteile der Aufklärungszeit, die Stadt als lebensnegativ empfunden, das Wohnen auf dem Lande als gesünder apostrophiert und damit eine Verpflichtung gegenüber dem Geschehen in der Stadt negiert wird, können keine neuen Vorstellungen einer Stadt als Lebensraum entwickelt und verwirklicht werden. Es muss das Bewusstsein geschaffen werden, dass die Alternative nicht ausserhalb oder jenseits der Stadt, auch nicht in neuen Idealstädten oder Utopien, sondern in der richtigen Nutzung und Pflege der bestehenden Stadt liegt.

Da diese bestehende Stadt gewisse festgelegte Strukturen besitzt, bedeutet dies als weitere Voraussetzung, dass wir nicht alle Wünsche und technischen Möglichkeiten innerhalb der bestehenden Substanz realisieren können, es bedeutet unter Umständen den *bewussten Verzicht* auf ökonomisch oder technisch Wünschbares

Links von oben nach unten: Eine typologische Untersuchung der städtischen Aussenräume führt von der räumlichen Grundstruktur über die Textur der Fassaden und die Elemente im Raum zum Gesamtbild des Strassenraumes. Solche Untersuchungen bilden die Vorstufe für eventuelle Eingriffe und Erneuerungsplanungen.

zugunsten eines lebensfreundlichen Stadtraumes. – Wo liegen nun unter diesen Voraussetzungen die Möglichkeiten für neue Konzepte in der Stadtgestaltung, wo die *konkreten Aufgaben*, die zur Verwirklichung einer besseren Stadt führen können?

Was getan werden muss

- Als erstes muss versucht werden, den Bevölkerungsverlust der grösseren Städte aufzuhalten und die *Einwohnerzahl zu erhalten*. Dazu dient die Erhaltung und Verbesserung des Wohnungsbestandes, der Schutz bestehender Wohnquartiere vor der Umnutzung durch Büros und allgemein die Verbesserung der Wohnqualität in der Stadt.
- Als zweites ist anstelle der Trennung in einzelne Stadtfunktionen wie City, Bürozone und Einfamilienhausquartiere eine *sinnvolle Durchmischung* der verschiedenen Nutzungen von Arbeiten, Wohnen und Versorgung anzustreben. Dies bedeutet, dass in grösseren Städten anstelle eines einzigen Zentrums eine Verteilung der zentralen Funktionen auf verschiedene Quartiere erzielt werden muss.
- Als drittes ist davon auszugehen, dass die vorhandene Bausubstanz aller Bauperioden primär *erhaltenswert* ist, weil es sich dabei ähnlich wie bei Grundstoffen und Bodenschätzen um eine nicht wiederherstellbare Ressource handelt. Nur dort, wo durch Neubauten eine Verbesserung der Stadtstruktur und der Lebensqualität der ganzen Stadt erzielt werden kann, ist ein Abbruch von einzelnen Gebäuden oder Strassenzügen statthaft.
- Als viertes ist dem *städtischen Freiraum*, den Strassen- und Platzräumen besondere Pflege zu widmen. Städtische Freiräume sind nicht in erster Linie Verkehrsträger, in ihnen konkretisiert sich vielmehr der eigentliche Stadtgedanke, die Stadt als Lebensraum, als Kommunikationsort und als gesellschaftliche Struktur. Wenn diese Freiräume bewusst für die Benutzung durch die Bewohner gestaltet und gepflegt werden, kann damit sowohl der angrenzende Wohnraum wie auch die Stadt als Lebensraum eine Aufwertung erfahren.
- Dies bedeutet als fünfte Massnahme, dass der motorisierte Verkehr zwangsläufig reduziert werden muss. Ausgedehnte Fussgängerzonen sind dafür sicher ein Mittel, sie bewirken jedoch oft, dass der Verkehr in andere Gebiete abgedrängt wird. Eine Lösung liegt eher in einer *generellen Verkehrsberuhigung*, in einer «Domestizierung» des motorisierten Verkehrs, so dass eine beschränkte Zahl von Autos neben und mit den Fussgängern in den Strassen zugelassen wird. Wenn wir nicht mehr die Strassen dem Verkehr anpassen, sondern die zulässige Verkehrsmenge auf die mögliche Kapazität der bestehenden Stadt abstim-

men, so bedeutet dies einen bewussten Verzicht auf eine optimale Erschliessung aller Stadtteile und aller Liegenschaften, einen Verzicht auch auf uneingeschränkte Mobilität.

- Als sechste Massnahme ist generell den einzelnen Quartieren besondere Pflege angedeihen zu lassen. Die Quartiere sollen ihren besonderen Charakter, ihre Abgrenzung gegenüber Nachbarquartieren, ihre Eigenständigkeit stärker ausbilden. Die Ausstattung mit eigenen Zentren und mit Versorgungseinrichtungen ist zu fördern. Das *Quartier als Stadteinheit*, als Gesellschaftsstruktur und als Identifikationsort muss nicht nur baulich und verwaltungsmässig, sondern auch gesellschaftspolitisch eine stärkere Bedeutung erlangen.

Bürger in die Stadtgestaltung einbeziehen

Die *rechtlichen Instrumente*, um diese Ziele zu verwirklichen, sind in den meisten neueren Baugesetzen vorhanden. Wohl ist der heutige Zonenplan mit den meist übersetzten Ausnutzungsziffern ein relativ grobes Instrument und in seinem rechtlichen Gehalt mehr auf Neubebauung als auf Erhaltung ausgerichtet. Mit den Kernzonenvorschriften nach neuem zürcherischem Baugesetz, mit dem Überbauungsplan oder mit dem Gestaltungsplan kann die Erhaltung, Erneuerung und Gestaltung von Quartieren gelenkt und gesichert werden. Für eine kontinuierliche Quartiererneuerung und Pflege ist es jedoch wesentlich, dass die betroffenen Bewohner an der *ständigen Planung* beteiligt werden. Einesteils kennen sie das Quartier, seine Qualitäten und Bedürfnisse besser als eine zentrale Planungsorganisation, anderenteils ist es wesentlich, sie als Bürger *direkt* in die Verantwortung für die Entwicklung ihres Wohnortes einzubeziehen.

Für diese Partizipation des Quartiereinwohners an der kontinuierlichen Planung müssen neue politische und verwaltungsmässige Modelle erarbeitet werden, welche einerseits eine *Mitsprache und Erarbeitung von Entscheiden* ermöglichen und trotzdem garantieren, dass die Anliegen der Gesamtstadt in den einzelnen Quartieren berücksichtigt werden. Die direkte Demokratie ist wohl ein schwieriger Boden, um grosse Konzepte und Planungen zu verwirklichen. Um solche kann es in der heutigen Stadt aber gar nicht mehr gehen. Was notwendig ist, sind *Verbesserungen in Teilgebieten*, in Details, in kleinen Schritten. Und hier sollte es möglich sein, mit der direkten Demokratie, mit der Teilnahme des Bürgers an der Gestaltung seines Quartiers und damit seines Lebensraumes bessere Resultate zu erreichen.

Benedikt Huber

Bild rechts (Programm Jahresbott): Blick auf die Badener Altstadt mit Holzbrücke (Bild: Aargauische Denkmalpflege).