

Eisenbahn- und Stadtentwicklung in der Schweiz : oder warum Zürich kein Zufall ist

Autor(en): **Frey, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera**

Band (Jahr): **48 (1997)**

Heft 1: **Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-394072>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eisenbahn- und Stadtentwicklung in der Schweiz – oder warum Zürich kein Zufall ist

«Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch letztere anständig zu töten!»

Heinrich Heine, Lutetia, 1843

Panta rhei – alles fliesst

Raumstrukturen sind historisch gewachsen und stets im Fluss. «Heute» ist eine kurz geronnene Momentaufnahme früher abgelaufener Prozesse, eine statische Fiktion.

Die Welt ist durch die Revolutionierung der Verkehrs- und Kommunikationstechnologien zum sprichwörtlichen Dorf geschrumpft. Wer zu diesen Technologien Zugang hat, kann – etwa über Internet – sekundenschnell an fast jedem beliebigen Punkt der Welt sein. Dadurch beeinflussen sich auch die menschlichen Tätigkeiten, die irgendwo auf dem Planeten stattfinden, permanent gegenseitig, denn Triebfeder des Handelns ist die Kommunikation. Physikalisch ausgedrückt, ist die Welt zu einem komplexen geschlossenen System verschmolzen, dessen Entwicklung durch die allseitige Verwebung hoch dynamisch und zugleich chaotisch ist. Nichts hat Bestand, alles verändert sich immer schneller und zieht stetig weitere Kreise. Ob Billiglohnländer gigantische Industrieanlagen aufbauen, die Tropenwälder abgeholzt werden oder die Gentechnologie künstlich Leben schafft – alle Menschen sind aktiv oder passiv davon betroffen. Noch nie wusste eine Zeit so wenig über ihre Zukunft wie die unsrige.

«Chaotisch» meint aber nicht strukturlos, sondern beschreibt ein System, das so komplex ist, dass man seine Entwicklung nicht vorhersehen kann, wie das Wetter. Indessen fehlte es nicht an Versuchen, dennoch Gesetzmässigkeiten von Siedlungsstrukturen herzuleiten. Wegweisend war Walter Christallers Theorie der «zentralen Orte» aus dem Jahre 1933.

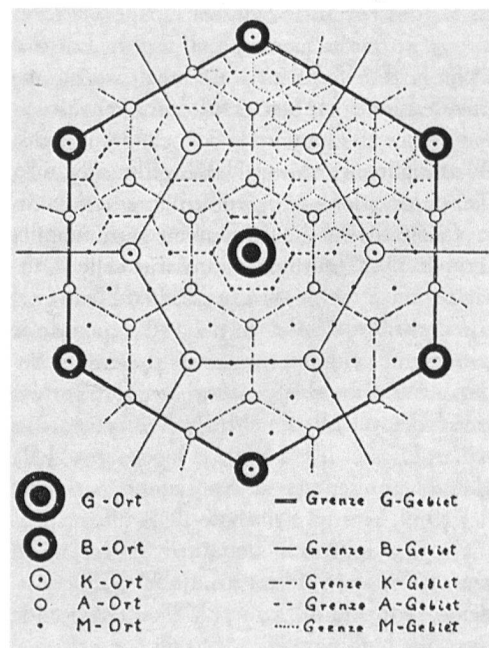
Was ist eigentlich eine Stadt? In der Schweiz gelten Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern als Städte – ein willkürlicher statistischer Notbehelf. Christaller definierte sie als «hochzentrale Orte», als Anbieter exklusiver Funktionen, die auf ihr Umland eine Anzie-

hungskraft ausüben. Als Brennpunkte ökonomischer, verwaltungstechnischer oder kultureller Aktivitäten dominieren sie ein Einzugsgebiet, einen «Funktionsraum». Je wichtiger die Funktionen eines Ortes sind, desto grösser ist er selbst und sein Einzugsgebiet. Universitäten oder Warenhäuser generieren einen grösseren Funktionsraum als Bäckereien, denn Reisen kostet Zeit und Geld. Es lohnt sich nicht, von Olten nach Zürich zu fahren, nur um Brot einzukaufen.

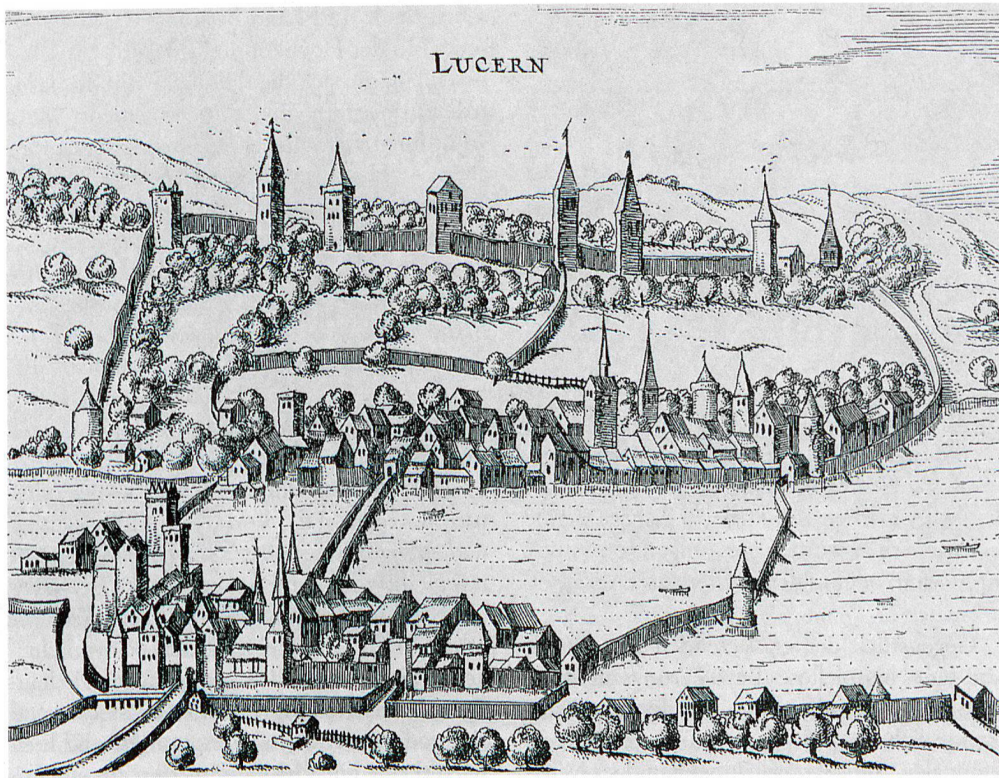
Der Verkehr hat in aller Regel keinen Selbstzweck. Er ist Mittel zum Zweck. Wir bewegen uns, um zu arbeiten, einzukaufen oder um uns zu vergnügen, kurz, um zu kommunizieren und zentrale Funktionen zu beanspruchen. Mittelpunkt des menschlichen Wirkens sind die Städte. Zu ihnen führen alle Wege.

Die mittelalterliche Stadt

Zwei epochale Ereignisse kündigten um 1800 ein neues Zeitalter an: die französische Revolution und in ihrem Gefolge der Liberalismus, die ein ganz neues politisches Selbstverständnis weckten, und die industrielle Revolution in



1 Walter Christaller, Raumstruktur nach dem «Marktprinzip», 1933. – Obwohl in manchem widerlegt, begründete Christaller die moderne Raumforschung. Je wichtiger die angebotenen Güter und Dienste eines Ortes sind, desto grösser wird sein Einzugsgebiet. Der Verkehr regelt den Zugang zu zentralen Funktionen und wirkt deshalb kräftig auf die Raumstrukturen.



2 Peter Bertius, Lucern, 1616, Stich. – Symbol der mediävalem Stadt waren die Mauern, welche die ländlichen Untertanen ostentativ von den urbanen Privilegien abschnitten: das Recht auf persönliche Freiheit, Markt abzuhalten und sich zu schützen.

England, die mit ihrem Fabrikssystem die kontinentale Konkurrenz ruinierte.

Es waren brachiale Methoden, mit welchen die Städte in der Schweiz und anderswo über Jahrhunderte ihre Herrschaft über die Landschaft und damit ihre Lebensfähigkeit aufrecht erhielten. Die Landleute schuldeten als Leibeigene ihren städtischen Grundbesitzern Zins. Der Marktzwang verpflichtete die Bauern, ihre Produkte in der Stadt anzubieten und sicherte sowohl die Versorgung von Handel und Gewerbe wie auch deren Absatz. Durch die Zunftwirtschaft hielten sich die Städter unliebsame Konkurrenz vom Hals.

Die mittelalterliche Stadt kontrollierte die Mobilität von Menschen und Waren in ihrem Machtbereich. Sie band die Leibeigenen an die Scholle und die produzierten Güter an den lokalen Markt, denn die rudimentären Transportmöglichkeiten – Fuhrwerke, Schiffe, Tiere, Menschenkraft – machten einen intensiven Zugriff auf die Ressourcen des Umlandes unabdingbar. Die Versorgung mit Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs bildete die wichtigste Komponente der städtischen Wirtschaftspolitik. Die Grösse der Städte war abhängig von den regionalen Versorgungskapazitäten.

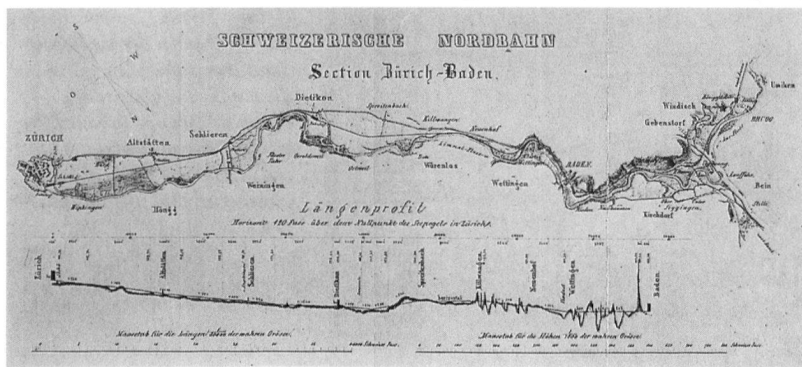
Andererseits existierte seit dem 15. Jahrhundert ein grossräumiger Handel mit Luxuswaren wie Gewürzen oder Stoffen. Die führenden mittelalterlichen Städte der Schweiz, Genf und Basel, lagen an internationalen Handelsrouten. Verkehrspolitisch aktiver war nach 1800 aber Zürich. 1833 bis 1849 wurden im

Kanton 400 km neue Fahrstrassen gelegt. Auf keinem Schweizer Gewässer herrschte ein so reger Schiffsverkehr wie auf dem Zürichsee. Die erste Bahnlinie der Schweiz ging 1847 von der Limmatstadt aus. Ihr Aufstieg zur unbestrittenen Metropole des Landes setzte zwar erst nach 1850 ein, aber wie La Fontaines Fabel vom Hasen und dem Igel lehrt, gewinnt man einen Wettlauf nur dann, wenn man im richtigen Moment startet.

Urbanisierung (1850–1900): Die mechanische Welt

Der schmerzvoll aus dem Bürgerkrieg hervorgegangene Bundesstaat 1848 lockerte den extremen Föderalismus und brachte eine demokratische Verfassung, eine einheitliche Währung und Post sowie die Aufhebung aller Binnenzölle. In der Folge brach ein Eisenbahnfieber sondergleichen los. Allein bis 1880 entstand ein Schienennetz von 2500 km.

Um 1850 war die Schweiz wirtschaftlich nahezu autark. Praktisch alle Güter, die verbraucht oder investiert wurden, lieferte der Binnenmarkt. Das Dampfross veränderte durch die Senkung der Transportkosten gänzlich das räumliche Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage, indem es den billigen grossräumigen Transfer von Energie, Nahrungsmitteln und Baustoffen ermöglichte. Damit konnte sich das Städtewachstum von den regionalen Versorgungskapazitäten lösen, was zugleich einen fundamentalen wirtschaftlichen Strukturwandel einleitete. Insbesondere



3 Streckenplan der Nordbahn, 1847, Verkehrshaus Luzern. – Die «Spanisch-Brötli-Bahn» verband Zürich und Baden. Ihre Weiterführung nach Basel scheiterte damals an divergierenden kantonalen Interessen. Beachtenswert ist die dörfliche, noch völlig aufgelockerte Siedlungsstruktur.

die Ackerbauern verloren ihren natürlichen Entfernungsschutz und gerieten aufgrund eines dramatischen Preiserfalls unter die Räder der ausländischen Konkurrenz. Zehntausende von Menschen wurden gezwungen, ihr Glück im Ausland oder in den aufstrebenden Städten zu suchen.

Gegenstück der grassierenden Landflucht war eine beispiellose Bevölkerungszunahme der Städte (Urbanisierung). Mit der Eisenbahn klinkte sich die Schweiz in ein modernes, von regionalen Agrarerträgen unabhängiges Wirtschaftswachstum ein, wobei der billige Zugriff auf den Weltmarkt durch die Vergünstigung der Grundversorgung Kapital für andere Zwecke freisetzte. Die Entwicklungen einzelner Raunteile begannen sich ähnlich einem Uhrwerk ineinander zu verzahnen. Es entstand eine gleichsam mechanische Welt: Was an einem Ort geschah, zeitigte unmittelbar Auswirkungen auf andere Orte – selbst über Distanzen von Tausenden von Kilometern! So ruinierten Bauern aus den USA und Russland den hiesigen Ackerbau. Anderen hingegen eröffneten sich phantastische Perspektiven.

Suburbanisierung (1900–1950): Der Vulkan

Die Masseneinfuhr billiger Kohle befreite die Industrie von der Wasserenergie und ermöglichte den Bau grosser Fabrikanlagen im Umland der Städte. In der legendären «Belle Epoque» 1880 bis 1914 formierten sich die Nahrungsmittelindustrie, der Maschinenbau oder die Chemie. Zugleich entstanden in den Stadtkernen mannigfache Dienstleistungen: Läden, Büros, Gaststätten, Transportunternehmen, Versicherungen, Banken. Noch 1870 arbeiteten 45 % der Schweizer Erwerbstätigen in der Landwirtschaft, bis 1910 sank ihr Anteil auf 27 %. Aus Bauern wurden Fabrikarbeiter und Angestellte, an die Stelle der Subsistenz trat der Markt und die Geldwirtschaft. Die Belle Epoque war die Wiege unseres Wohlstands und löste in den prosperierenden Städten einen einmaligen Bauboom aus.

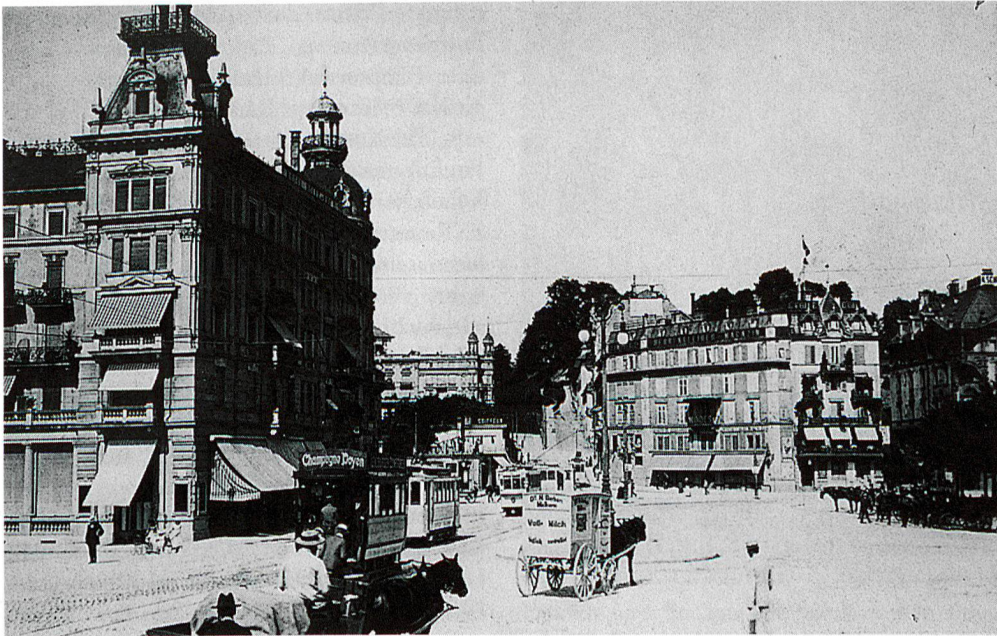
Die Befestigungsanlagen wurden geschleift und die ehemals scharfe Siedlungskante zwi-

schen Stadt und Land begann sich zu verwischen. In der Hochkonjunktur 1885 bis 1914 beschleunigte sich die räumliche und funktionale Entmischung der Städte vehement. Wertschöpfungsarme oder emissionsträchtige Branchen – Handwerk, Kleinindustrie, billiger Wohnraum – wurden gleich der Lava eines Vulkans von explodierenden Bodenpreisen aus dem Zentrum an die Peripherie gedrückt, derweil in den Stadtkernen Dienstleistungsbetriebe aufblühten. Die Agglomerationen, wo neue Fabrikanlagen und Wohnquartiere hochgezogen wurden, begannen um 1900 bevölkerungsmässig schneller zu wachsen als die Kernstädte (Suburbanisierung).

Voraussetzung dazu war eine Revolutionierung der Mobilität durch die Anbindung urbaner Nahbereiche an ihre Zentren. Im Zuge der räumlichen Entmischung, vor allem der Trennung von Wohn- und Arbeitsort, erstellten die Städte nach 1890 eigentliche Nahverkehrsnetze mit Trams und Regionallinien, die häufig und relativ billig verkehrten. Es entstand ein moderner Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Die Bahnreise verlor ihren Nimbus als Luxus und wurde für Tausende von Pendlern zum erduldeten Alltag.

Die Eröffnung der Bahnlinie nach Glarus 1859 konnte die Glarner Zeitung allerdings «nicht begeistern...», weil die Eisenbahnen auch nur auf die Vergrösserung der Grossen auf Unkosten aller Übrigen abzielen». Tatsächlich wandelte sich der periphere Kanton Glarus nach 1875 von einem blühenden Industriegebiet zu einer anhaltenden Krisenregion. Die «Belle Epoque» fand in den Zentren statt, und je weiter Raunteile von ihnen entfernt lagen, desto weniger konnten sie am Aufschwung teilhaben.

Von den Städten und den urbanen Binnengewerben wie Bau und Handel gingen nämlich die entscheidenden Wachstumsimpulse aus. Je besser sie erreichbar waren, desto grösser wurde ihr Konsumradius und ihr Nachfragepotential. Die Wachstumsdynamik der Städte hing deshalb entscheidend davon ab, wie intensiv sie ihr Umland an sich banden. Zürich verfügte als erste Stadt des Landes schon 1910 über ein engmaschiges regionales Verkehrsnetz, das den raschen Zugang zu den Zentrumsfunktionen weitem gewährleistete. Alle übrigen Städte waren gekennzeichnet durch lebhaftere Verkehrsaktivitäten im Zentrum, die sich ausserhalb der Stadtkerne jedoch rasch verdünnten. Um Zürich dagegen führten dichtgefächerte Nah- und Regionallinien das Umland an das Zentrum heran. 1910 entfielen 17 % aller Bahnreisenden der Schweiz auf die Limmatstadt! Ihre regionale Vernetzung erlaubte in grossem Stil eine räumliche Arbeitsteilung und Spezialisierung, die ständig neue



4 Zürich, Bellevue mit Blick Richtung Rämistrasse, um 1900, Fotografie, Verkehrshaus Luzern. – Fuhrwerke, Fussgänger und Trams prägen den innerstädtischen Verkehr. Die Erschliessung des Umlandes mit Bahnen und Trams ermöglichte eine immer stärkere räumliche Entmischung und trieb das Wachstum der Städte und Agglomerationen voran.

Wachstumsanreize produzierte und zugleich Verkehrsaktivitäten generierte. Zürich schuf sich ein wirtschaftliches und demographisches Potential, das alle anderen Städte in den Schatten stellte.

**Desurbanisierung (1950–1980):
Die autogerechte Stadt**

Die Ära der Eisenbahn dauerte von 1850 bis 1950. Danach übernahm der motorisierte Privatverkehr das Zepter und drückte der Raumstruktur in Form der «autogerechten Stadt» seinen Stempel auf. Um 1960 traf in der Schweiz auf jede dreissigste Person ein Auto, heute auf jede zweite.

Das Auto befreite vom Zwang, öffentliche Transportmittel benützen zu müssen, und garantierte an fast jedem Raumpunkt ein bislang unbekanntes Mass an individueller Mobilität. Die Städte selbst traten als Katalysatoren der Automobilisierung auf. Aus der traditionellen Erkenntnis heraus, dass sich dadurch das Einzugsgebiet der angebotenen Güter und Dienste erweitert, wurden Autobahnen mitten in die Zentren geführt und der Stadtraum «autogerecht» umgestaltet. Aus Plätzen wurden Parkplätze, aus dem Lebensraum «Strasse» ein monofunktionaler Verkehrsträger.

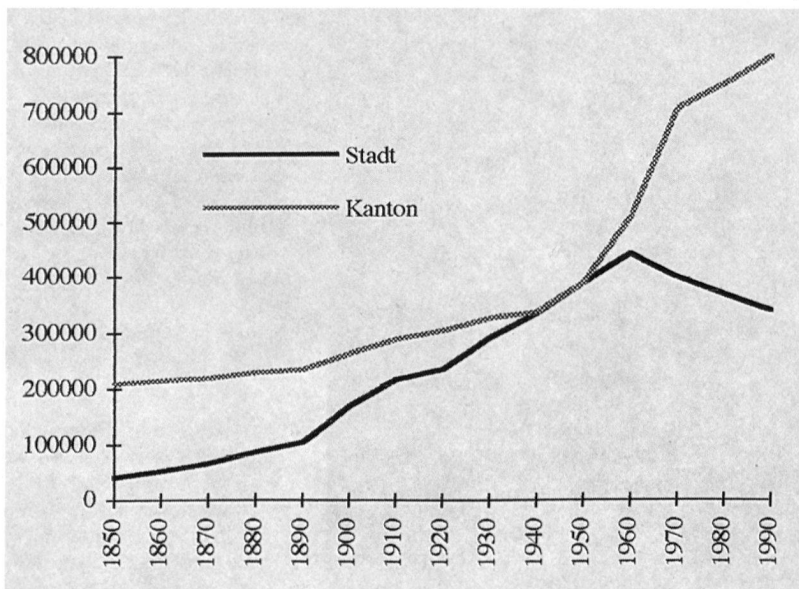
Der Personenverkehr erfuhr wie um 1900 einen Quantensprung. Beide Male geschah der Umbruch in einer stabilen Konjunkturhaube, und beide Male waren die Rückwirkungen auf die Raumstruktur radikal. Seit den 1960er Jahren erlitten die grösseren Städte einen massiven Bevölkerungsschwund, weil immer mehr Einwohner es vorzogen, im Grünen zu wohnen (Desurbanisierung). Die Stadt Zürich hat seit 1965 100 000 Einwohner verloren. Das

Auto erlaubte den problemlosen und billigen Zugriff auf alle zentralen Funktionen, zumal ein leistungsfähiges Strassennetz gelegt wurde. Wohnquartiere, Industrieanlagen und Einkaufsgelegenheiten (Shopping-Centers) verschoben sich immer weiter in die Landschaft.

Es waren die finanzkräftigeren Bevölkerungsteile, die das Weite suchten und damit den Städten Steuerausfälle bescherten. Die verkehrliche Übernutzung durch immer grössere Pendlerströme wirkte sich wiederum negativ auf die urbane Lebensqualität aus und förderte die Abwanderung, derweil Infrastruktur- und Sozialkosten explosiv stiegen. Das Schlagwort der «A-Städte» machte die Runde: Arme, Alte, Ausländer, Alleinerziehende, Abhängige, Arbeitslose verharren in den ungemütlichen Städten, die tagsüber bis zum Kollaps pulsieren und nach Ladenschluss in trostlose Leere verfallen. Aus Zentrumsfunktionen wurden Zentrumslasten.

5 Zürich, Bellevue mit Blick Richtung Quaibrücke, 1926, Fotografie, Verkehrshaus Luzern. – Der schienengebundene städtische Nahverkehr ist voll ausgebildet, die Rolle des Automobils noch marginal. Keine Tafeln, Markierungen oder andere Verkehrsleitsysteme sind nötig.





6 Bevölkerung der Stadt Zürich und des übrigen Kantons 1850–1990. – Die Stadt wuchs bis 1950 weit kräftiger als der restliche Kanton Zürich. Mit der «Desurbanisation» nach 1960 kehrte der Trend.

Bereits um die Jahrhundertwende analysierte Max Weber soziale Entwurzelung, Armut und Kriminalität als Phänomene der anonymen und heterogenen Stadtgesellschaft. Das gehobene Bürgertum bevorzugte schon in der Belle Epoque Quartiere im Grünen. Die Stadtfucht ist die bürgerliche Form passiven Widerstands gegen die Unwirtlichkeiten des Fortschritts, die in den Zentren kumulierten. Der Wohlstandsgewinn und das Automobil erlaubten nun Gleiches immer breiteren Bevölkerungsschichten.

Reurbanisierung: Licht erzeugt auch Schatten

Die Verkehrspolitik zielte bis in die 1980er Jahre auf die Bereitstellung von Infrastruktur für den Privatverkehr zur Minimierung des Raumwiderstandes. Das kollektive Schlüsselerslebnis, das den öffentlichen Verkehr (öV) wieder salonfähig machte, war das ökologische Fanal des Waldsterbens, das die zivilisatorische Umweltbelastung quasi direkt vor der eigenen Haustüre offenbarte. Pionierleistungen vollbrachte die Stadt Basel mit dem legendären «Umweltabo» 1985 und dem Tarifverbund Nordwestschweiz. Andere Regionen und Städte folgten, allen voran Zürich, wo mit der S-Bahn das leistungsfähigste öffentliche Nahverkehrsnetz der Schweiz entstand. 1984 besass ein Viertel der hiesigen Bevölkerung ein öV-Abo, heute bereits die Hälfte. In Sachen öV ist die Schweiz Weltspitze.

Dessen Belebung war Bestandteil der Reurbanisierung und wurde von den Städten unter dem zugkräftigen Slogan des Umweltschutzes vorangetrieben. Ziel war angesichts des Bevölkerungsschwunds indes eine Verbesserung der urbanen Lebensqualität durch die «Rückeroberung» von Stadträumen zulasten des moto-

risierten Privatverkehrs. Die Schaffung von Fussgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung oder Temporeduktionen gehörten zur Strategie der Städte, den Raumwiderstand und damit die Kosten zum Zugang zu zentralen Funktionen für den Autoverkehr wieder zu erhöhen, was nicht überall Begeisterung weckte.

Raumstrukturen entwickeln sich nicht interessenharmonisch, denn Wachstumsgewinne verteilen sich immer ungleich, sowohl sozial wie räumlich. Dies birgt ein hohes Konfliktpotential, weshalb in der Schweiz vielfältige Instrumente strukturschwache Gebiete stützen, etwa Finanzausgleiche oder die Agrarpolitik. Ganze Regionen wären sonst längst entvölkert. Die Verkehrsintensivierung erleichtert eben nicht nur den Zufluss, sondern auch den Abfluss von Kapazitäten. Sowohl die Landflucht vor 1910 wie die Stadtfucht nach 1960 fiel um so kräftiger aus, je besser die betreffenden Raumteile verkehrlich erschlossen waren. Restriktionen des Privatverkehrs finden in den Städten, auch beim bedrängten Handel und Gewerbe, zunehmend Zuspruch. Gleichzeitig steht der öV durch Kostendruck vor grossen Umwälzungen. Das revidierte Eisenbahngesetz verlangt seit 1996 «Kostenwahrheit», SBB und PTT lancieren einschneidende Reformen, städtische Verkehrsbetriebe kämpfen gegen Defizite an. Vielerorts hat man noch wenig begriffen, dass für das Umland zukünftig der Zugang zu zentralen Funktionen aufwendiger und teurer wird, insbesondere für den Privatverkehr. Folgt der Stadtfucht wieder eine Landflucht?

Im Ernst – gründen wir eine Stadt

Eine gesamthaft konzeptlose Bautätigkeit dehnte sich nach 1950 in die Landschaft aus. Ohne Ortsschilder wäre oft kaum mehr feststellbar, wo Städte aufhören oder andere beginnen. Die Zersiedelung droht den Raum zur Megapolis zu verdichten, zur «Überstadt» Marke Los Angeles – ein uferloser Moloch ohne Zentrum, zerschnitten durch ein gigantisches Freeway-System, dem verkehrs- und staureichsten Strassennetz der Welt.

Mit Blick auf die USA beschäftigte sich seit 1930 Armin Meili mit der modernen Autostadt und warnte vor der Zersiedelung. Sehr lesenswert ist das Manifest von Lucius Burckhardt, Max Frisch und Markus Kutter mit dem provokativen Titel «achtung: die Schweiz». Sie sahen 1955 voraus, dass die kommende Schweiz mit allen Traditionen brechen und den «american way of life», die automobilen Konsumgesellschaft, imitieren würde. Sie riefen dazu auf, den Herausforderungen aktiv und konzeptuell zu begegnen: «im Ernst – gründen wir eine Stadt».

Raumplanung avancierte zum Modethema. Der ungestüme Aufbruch in die Konsumgesellschaft zog euphorische Zukunftsentwürfe mit sich: beseelt vom Glauben an die Planbarkeit, gerichtet gegen den Mief des Traditionalismus. Wie kann ein moderner Mensch in einer mittelalterlichen Stadt leben? Viele Visionen blieben – zum Glück – Makulatur. Zu stark wogen Partikularinteressen sowie Vorbehalte gegenüber einer verordneten «Planwirtschaft». Das Bundesgesetz über die Raumplanung verwarf das Volk 1976, eine entschärfte Fassung trat 1980 in Kraft. An den Problemen der Städte änderte sich nichts.

Die Stadtpolitik muss traditionelle Entscheidungs- und Umsetzungsverfahren neu definieren, und zwar ausserhalb herkömmlicher, das heisst gesetzlich erlassener Zwänge. Hauptziel bleibt die Verkehrsvermeidung, indem die Menschen wieder dort wohnen und leben, wo sie arbeiten. Zu diesem Zweck werden Unternehmen freiwillig vertraglich verpflichtet, einen Mindestanteil von Arbeitnehmern mit Wohnsitz in der Stadt einzustellen. Gleichzeitig wird ein Fonds eingerichtet, in den die Privatwirtschaft Geld zur Stadtentwicklung und Ausbildung miteinschiesst. Als Vertragspartner kann sie ihre Anliegen direkt einbringen. Dieses Stadtmanagement auf Vertragsbasis praktiziert erfolgreich Boston.

Jede (technologische) Verbesserung der Kommunikationsmöglichkeiten führt zu einer Multiplikation des Verkehrs, denn die Minimierung der Transportkosten lässt uns die vermeintlich gewonnene Zeit wieder in längere Wege und andere Zwecke investieren. Daraus resultierte ein erbarmungsloser, inzwischen globaler Anpassungsdruck: erstens durch die *Beschleunigung* und die zunehmende Zeitverknappung, da jeder Zeitgewinn einen komparativen Wettbewerbsvorteil darstellt; zweitens durch den immer stärkeren Zwang zur *Synchronisation*, weil Arbeitsteilungen hochgradig disziplinierte, aufeinander abgestimmte Einzelabläufe voraussetzen. Die wirtschaftlichen Konzentrationsbewegungen unserer Tage bezwecken Synergien durch erhöhte Systemkompatibilität und sollen Produktionsprozesse beschleunigen, also verbilligen.

Neue Verkehrstechnologien fügen sich in bestehende Strukturen ein und entfalten erst Jahrzehnte später ihre volle Raumwirksamkeit. Einige Planer hoffen trotzdem schon heute auf die «Telepolis», die Zukunftsstadt der Telekommunikation, die den Raum aufhebt. Telepolis ist überall, sie befindet sich virtuell im Computer und verbindet in Sekunden New York, Hongkong und Ebersecken zu einer Einheit im Netz – die ultimative Konsequenz dessen, was Heinrich Heine 1843 monierte. Was ist eine Stadt? Sie archiviert in Strassen, Ge-



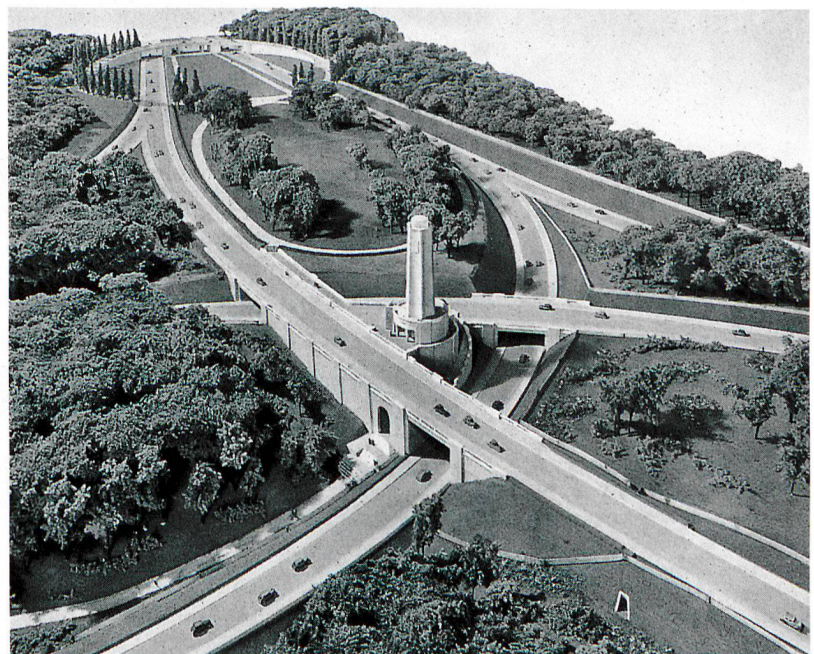
bäuden und Plätzen Lebenszusammenhänge, spiegelt Geschichte und stiftet Identifikation. Sie ist der Begegnungsort, wo Menschen kommunizieren und Neues wagen. Sie ist lebendiges Manifest aller Menschen, die in ihr und um sie wohnen. Den Raum nicht zu töten, sondern zu erschaffen, verhindert, dass uns die Zeit zerrinnt.

Zusammenfassung

Mit der Transportrevolution nach 1850 begann die Moderne mit ihrer immer stärkeren arbeitsteiligen Entmischung des Raumes, die ständig neue Wachstumsanreize produzierte und Verkehrsleistungen generierte. Wachstumsgewinne verteilen sich aber ungleich. Die Eisenbahn beglückte die Städte auf Kosten der Landschaft mit der «Belle Epoque». Der Aufbau von Nahverkehrsnetzen verlagerte das

7 «Tramfriedhof» auf dem Luzerner Werkhof, 1962, Fotografie, Verkehrshaus Luzern. – In etlichen Städten, so in Luzern 1959/61, wurden die Trams durch Busse ersetzt, da sie den Autoverkehr behinderten. Aus eben diesem Grund diskutiert man heute vielerorts eine Wiedereinführung – nicht nur in Luzern, sondern auch in Los Angeles.

8 Bufquin und de Buffevant, Projektstudie für Zufahrtsstrassen nach Paris, 1938. – Inspiriert von den USA, entstanden in Europa erste Visionen des «autogerechten» Raums in der Zwischenkriegszeit.



Wachstum verstärkt in die Agglomerationen. Die Stadtflucht im Zeichen der «autogerechten Stadt» schliesslich führte die Zentren an den Rand des Bankrotts. Heute versuchen die Städte die Entmischung zu mildern und durch Restriktionen des Autoverkehrs ihre Lebensqualität zu verbessern. Dadurch wird für das Umland der Zugang zu zentralen Funktionen teurer – droht wieder eine Landflucht?

Résumé

La révolution des transports après 1850 annonce la modernité et la fin de la mixité et de la polyfonctionnalité des espaces, induite par la division du territoire en fonction des différents secteurs de travail. Cette situation de croissance appelle un développement constant des moyens de transport. Mais les bénéfices de cette croissance ne se répartissent pas de manière égale. A la Belle Epoque, le train favorise les villes au détriment des campagnes. La mise sur pied de réseaux de trafic à petite distance a pour effet d'accélérer encore l'accroissement des agglomérations. La structure urbaine se met au service de la circulation routière, causant un exode des villes vers la périphérie et conduisant les centres au bord de la faillite. Aujourd'hui, les villes tentent de mettre un frein à la division territoriale et d'améliorer la qualité de la vie par des mesures de restriction du trafic routier. L'accès aux services implantés dans les centres devient toujours plus coûteux pour les zones périphériques: se dirige-t-on vers une nouvelle fuite en direction des campagnes?

Riassunto

Dopo il 1850, con la rivoluzione dei mezzi di trasporto prese avvio l'età moderna. La crescente suddivisione del territorio secondo i diversi settori lavorativi produsse costantemente nuovi incentivi allo sviluppo e comportò determinati adeguamenti dei mezzi di comunicazione. Ma i benefici dello sviluppo non si distribuiscono equamente. Durante la Belle Epoque la ferrovia favorì le città a scapito della campagna. In seguito, la creazione di reti di traffico a breve distanza determinò una decisiva crescita delle agglomerazioni. Infine la struttura urbana venne sempre più condizionata dalle esigenze automobilistiche causando un esodo dalle città verso le periferie, che condusse i centri sull'orlo della bancarotta. Oggigiorno le città tentano di porre un freno alla suddivisione territoriale e di ovviare agli inconvenienti ambientali adottando misure restrittive nei confronti del traffico automobilistico. In questo modo per le zone periferiche l'accesso ai servizi centrali diventa più costoso: si preannuncia una nuova fuga verso la campagna?

Zitierte Literatur

LUCIUS BURCKHARDT, MARKUS KUTTER und MAX FRISCH, *achtung: die Schweiz*, Zürich 1955. – WALTER CHRISTALLER, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena 1933. – THOMAS FREY und LUKAS VOGEL, *Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüßen..., Verkehrsintensivierung in der Schweiz 1870–1910: Ihre Auswirkungen auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur*, Zürich 1996.

Abbildungsnachweis

1: Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Jena 1933. – 2: Stadtarchiv Luzern. – 3, 4, 5, 7: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern. – 6: Thomas Frey, Luzern. – 8: Illustration de Paris, 28.5.1938.

Adresse des Autors

Thomas Frey, Horwerstrasse 3, 6005 Luzern