

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 29 (1953-1954)
Heft: 6

Artikel: Das Herz der Grossstadt ist eine Kleinstadt
Autor: Burckhardt, Luzius / Kutter, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070706>

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

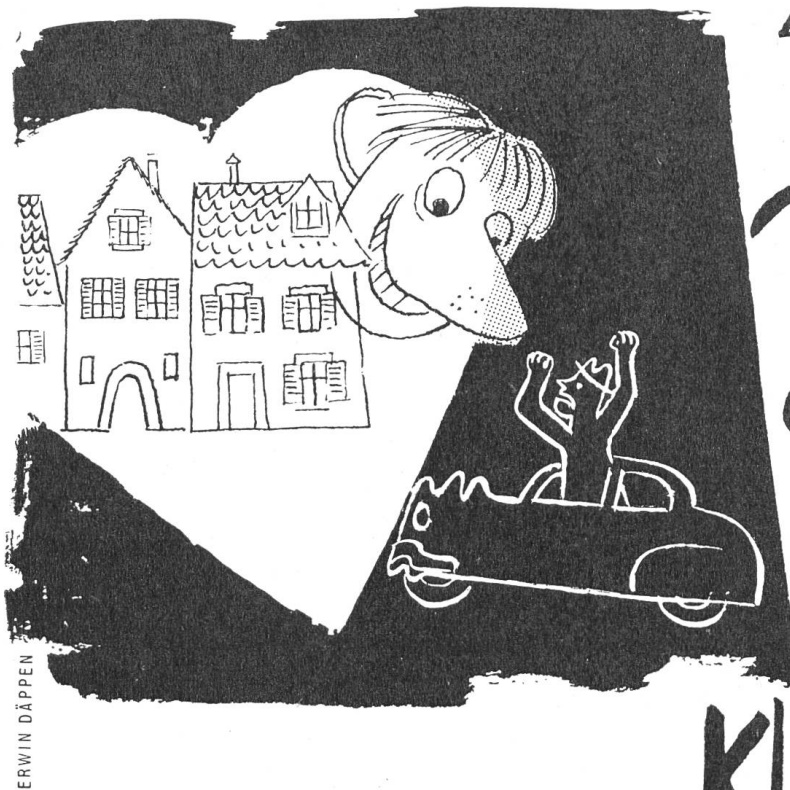
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.02.2026

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



LUZIUS BURCKHARDT
MARKUS KUTTER

Das Herz der Gross- stadt ist eine Kleinstadt

Im Jahre 1356 wurde Basel vom größten Erdbeben seiner Geschichte heimgesucht. Nicht nur stürzte damals ein Großteil der Häuser ein und fielen zwei Münstertürme in den Rhein, sondern auch die Befestigungsmauern waren teilweise zusammengebrochen und mußten neu aufgebaut werden. Diese Gelegenheit wurde nun aber benutzt, sie weiter vom ursprünglichen Stadtzentrum weg zu errichten und also das ummauerte Territorium wesentlich zu vergrößern. Damals entstand ein neues Basel, auf dessen Grundzügen die Stadt bis ins 19. Jahrhundert hinein wachsen und gedeihen konnte.

Welches waren die Merkmale dieser «neuen» Stadt? Zum ersten sind die Vorstädte zu nennen, die strahlenförmig vom alten Stadtkern wegführten und die frühere innere Mauer mit der neuen äußeren Mauer verbanden. Zum zweiten sind die beiden konzentrisch laufenden Mauer- oder besser Grabenringe zu nennen, deren innerer sehr bald und deren äußerer mit der Zeit zu Straßenringen wurden. Nachdem sie in jüngster Gegenwart durch noch weiter

außen gelegene Ringstraßen ergänzt worden sind, bilden sie heute das Straßensystem, in dem der Basler Verkehr sich zu großen Teilen abwickelt und das in mancher Beziehung einem Spinnnetz verglichen werden könnte, weil sich in ihm konzentrische Kreise mit radialen Zufahrtsstraßen schneiden.

Ist diese Anlage städtebaulich richtig? Insofern als das Pferd und der Fußgänger durch das motorisierte Fahrzeug von der Straße verdrängt worden sind und insofern als schneller sowie dichter hintereinanderfahrende Motorfahrzeuge nichts so hassen wie Kreuzungen (die Knüpfungspunkte im Spinnnetz), kann dieses alte Straßensystem nicht mehr richtig sein. Vor allem nicht, wenn man nun sieht, wie überall auf den Radien dieses Netzes Fahrzeuge nach dem Zentrum fahren, die Straßen aber, weil das Zentrum zugleich der älteste Stadtteil ist, nach innen nicht breiter,

sondern schmaler werden. Darum hat man in allen alten Städten, die ähnlich wie Basel angelegt sind, die größte Mühe, den Verkehr überhaupt noch zu fassen. Der Versuch, mit dem Mittel von Straßenverbreiterungen dem Übel zu wehren, mißlingt mehr und mehr und erweist sich als Quacksalberei, da die Verbreiterung Neubauten verlangt, die neuen Häuser aber mit ihrer erhöhten Geschosßzahl und ihren oft kleinern Räumen noch mehr Leute und Wagen ins Zentrum locken. Ganz zu schweigen von den wirtschaftlichen Folgen, da auf diese Weise der wertvollste Innerstadtboden nicht nur immer teurer, sondern auch immer rarer wird.

Wo liegt der Fehler dieser durch die historische Anlage der Stadt bedingten Entwicklung? Er liegt darin, daß man den Verkehr vor allem auf den nach dem Zentrum zusammenstrebenden Radialen und nicht auf den ringförmig ums Zentrum angelegten Verbindungskreisen, also im alten Grabensystem, laufen läßt. Das heißt, der Verkehr dürfte gar nicht mehr bis ins Zentrum geführt werden, wo er sich bis zur Unentwirrbarkeit verdichtet, sondern müßte schon auf dem äußern, spätestens auf dem innern Ring aufgefangen und ums Zentrum herumgeführt werden.

Diese Idee ist gewiß nicht neu, und selbst staatliche Stellen haben ihr schon ihre Aufmerksamkeit gewidmet. Zu ihrer radikalen Verwirklichung hat man aber kaum je den Mut gefunden. Das wichtigste Argument dagegen lautete immer, daß durch eine solche Entfernung des Verkehrs aus der Innenstadt das eigentliche Leben des Zentrums, also auch das Leben der dort angesiedelten Geschäfte, gefährdet werde.

Ob das zutrifft, ist theoretisch schwer zu entscheiden. Immerhin gibt es eine Tatsache, die ganz deutlich gegen diese Befürchtung spricht. Die mittelalterliche Stadt nämlich ist nicht für das Motorfahrzeug, sondern für den Fußgänger geschaffen worden. Sie ist also auch genau so groß, daß der Fußgänger sie von jeder Seite in verhältnismäßig kurzer Zeit bequem durchschreiten kann. Solange er sie aber bequem durchschreiten kann, wird er sie auch aufsuchen, wie man das zur Zeit der Festtage beobachtet, wo das im Zentrum einkaufende Publikum an Zahl die im Zentrum parkierten Wagen um ein Mehrfaches übertrifft.

Freilich gibt es nun Geschäfte, die auch auf den motorisierten Verkehr angewiesen sind. Sie würden bei einer Aufhebung des Innerstadtverkehrs vielleicht das Zentrum verlassen oder würden Filialen außerhalb des Zentrums an einem der äußern Verkehrsringe errichten. Sie würden einen Teil des heute nach dem Zentrum tendierenden Verkehrs abfangen. Was wäre die Folge?

Die Folge wäre ein Nachlassen des Spekulationsdruckes in der Innerstadt und seine unmerkliche Verlagerung auf die äußern Quartiere der Stadt. Damit würden zwei städtebaulich höchst wichtige Postulate erfüllt: Zum ersten könnten, da hinter dem Spekulationsdruck auch immer ein Neubauwille steht, die Neuplanung dieser äußern Quartiere und ihre verkehrstechnische Gestaltung erfolgreich begonnen werden. Verkehrstechnische Gestaltung meint hier vor allem auch Anlage von Parkplätzen. An diesen Ringen um das Zentrum würde im großen Stil Platz für den geparkten Verkehr geschaffen, Parkplätze, von denen dann die innere Stadt zu Fuß erreichbar ist. Zum zweiten würde dieses Nachlassen des Spekulationsdruckes in der Innerstadt es dem wirtschaftlich Schwächern gestatten, auf lange Sicht im Zentrum zu bleiben. Das ist wichtig, weil das Herz der Stadt nach den jüngsten städtebaulichen Erkenntnissen nicht eine Anhäufung von Banken, Büros, Wirtschaften und Warenhäusern sein soll, sondern selber wieder eine Stadt. Das Herz der Großstadt ist eine Kleinstadt. Eine Kleinstadt, in der sich die alten, mehr gemütlichen und von einfachen Geschäften bewohnten Häuser erhalten können und in der noch eine echte, vielschichtige Bevölkerung lebt. Wenn das nicht mehr der Fall ist und wenn nur noch Abwarte und Securitasagenten nach Arbeitsschluß das Zentrum bewohnen, so verödet die Innerstadt erst recht, wie es das Beispiel ausländischer Großstädte deutlich genug zeigt.

Wir haben es nicht nötig, diesem Beispiel zu folgen, und man nähert sich zum Glück bei uns langsam der richtigen Erkenntnis. Zürich hat den Anfang mit einer teilweisen Absperrung der Innerstadt gemacht, und in Basel wird ein Quartier außerhalb des alten Zentrums, das Quartier um die Heuwaage, gegenwärtig baulich intensiv entwickelt. Das sind gute An-

zeichen, auch wenn die systematische Behandlung dieser Probleme — oft aus merkwürdigen Gründen — noch nicht überall recht vonstatten geht. So spukt zum Beispiel in Basel noch immer ein Projekt für eine Abstellgarage im Zentrum unmittelbar neben dem sogenannten Stadthaus in den Köpfen, als ob eine solche Garage mitten in der alten Stadt nicht abermals mehr Verkehr in die schon überlasteten Straßen lockte!

Die mittelalterliche Anlage unserer Altstädte ist weiser, als es der bis vor kurzem wütende Straßenverbreiterungs- und Fortschrittsglaube gemeint hat. Wir müssen sie nur zu nutzen verstehen.

Und wir müssen sie in ihrer Grundstruktur begreifen. Diese besteht darin, daß sie für Fußgänger geschaffen worden ist. Wenn es uns gelingt, unsere Innerstädte und mittelalterlichen Vorstädte mit einem leistungsfähigen Fahrstraßensystem zu umfassen, anstatt sie, wie noch bis vor kurzem, durch Straßenverbreiterungen aufzusprengen und in ihren Proportionen zu zerschlagen, so besteht Aussicht auf ihre Rettung. Diese Rettung meint nicht die geschmäckerliche Konservierung einer jeden Fassade. Selbst in der historisch alten Stadt wird die Erneuerung der einzelnen Baukörper nicht aufzuhalten sein. Das Wichtige ist nur, daß diese Erneuerung auf den Grundrissen der alten Parzellen geschieht, weil die Atmosphäre innerhalb einer alten Stadt weniger eine Frage der Fassaden als eine Frage der Proportionen von Straße und Haus ist.

Da musste ich lachen

Die kleine Begebenheit ereignete sich kurz vor Ladenschluß. Ich hatte nach dem Kolleg noch verschiedene Besorgungen zu erledigen und betrat daher mit einem Freund ein Lebensmittelgeschäft. Hier entdeckten wir ein außerordentlich hübsches Mädchen; halb Schulmädchen, halb Dame, ein richtiger entzückender Backfisch. Wie es nun so geht, hafteten unsere Blicke vielleicht zu lange an dem hübschen Mädchen, um von dem Gegenstand unserer Bewunderung nicht beachtet zu werden. Wir sahen, wie es recht verlegen wurde.

Endlich kam die junge Dame an die Reihe. Wahrscheinlich hatte sie sich während der Wartezeit vorgenommen, uns etwas vorzumachen. Sie begann eine ganze lange Liste von Waren herunterzulesen. Nicht genug damit, wollte sie diese in allen verschiedenen Sorten sehen, ließ sich beraten und verglich auch eifrig die Preise. Nach jeder Auskunft sagte die Verkäuferin: «Ja gerne, Fräulein, bitte, Fräulein.»

Endlich wurde addiert, bezahlt und eingepackt. Schon wollte die zuvorkommende Verkäuferin an die Türe eilen und dem schwer beladenen Fräulein Backfisch behilflich sein, als ihr plötzlich etwas in den Sinn kam. Sie ging einen Schritt zurück, reckte mit einer Hand tief in eine große Büchse, und ehe unsere Heldin bei der Türe angelangt war, hielt sie ihr eine ganze runde Hand voll der farbigsten Zeltli hin mit den Worten: «Du nimsch doch no es paar Zeltli, oder nid, Rösli?»

Völlig aus dem Gleichgewicht gebracht, wechselte das über und über rot gewordene Fräulein das Netz in die andere Hand, welche die Tasche trug, nahm mit der freien Hand die Zeltli und verließ fluchtartig und grußlos den Laden. Da konnten wir andern das Lachen nicht mehr zurückhalten, und erst jetzt merkte die Verkäuferin, was sie angerichtet hatte.

P. H. in W.