

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **111 (1993)**

Heft 10

PDF erstellt am: **20.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

## Rotterdam, du hast es besser!

SIA-Symposium zum Thema «Eurocity – Renaissance der Städte» in Basel

**Welche Zukunft haben die Schweizer Städte? Antworten auf diese Frage sind schwierig, wie sich an der SIA-Veranstaltung vom 3. Februar im Rahmen der Swissbau 93 verdeutlichen sollte. In etlichen Städten – besser: Stadtregionen – im EWR-Raum hingegen hat die Zukunft längst begonnen. Dies bewiesen Referenten aus Strassburg, Rotterdam und Südschweden in engagierten Vorträgen vor rund hundert Zuhörern des Symposiums.**

In seiner Begrüssung nannte ETH-Ingenieur *Peter Rapp* zwei Grundprobleme heutiger Städte. Zum einen die von der wirtschaftlichen, sozialen und gesellschaftlichen Entwicklung längst überholten, hemmenden historischen, politischen Grenzen zwischen Stadt- und Umlandgemeinden. Zum andern die tendenzielle Verarmung der Kernstädte, deren Leistungen von den Agglomerations-Gemeinden zu wenig honoriert würden. Für die Städte sei deshalb Kooperation über die eigenen Grenzen hinaus unabdingbar geworden, führte der Präsident der Sektion Basel des SIA weiter aus. Für die RheinStadt betreffe dies nicht nur den Kanton Basel-Stadt, sondern ebenso die Grenzregionen in Deutschland und Frankreich.

### Die Stadt als schweizerisches Ärgernis

Mit einem Zitat Umberto Ecos, der die Entwicklung der mittelalterlichen Stadt als eine «immense Bastelarbeit auf der Klippe zwischen Hoffnung, Nostalgie und Verzweiflung» charakterisiert hat, eröffnete *Carl Fingerhuth* sein Referat «Städtebauliche Aufgaben für die Schweizer Städte im Blick auf Europa». Der Architekt, der seine Ausführungen mit zahlreichen treffenden Dias akzentuierte, verwies zunächst auf die dringende Notwendigkeit «neuer Ordnungssysteme» für Entwicklung, Bau und Politik der Städte hin. Denn die blosser Aufhebung der alten Systeme führe zum Chaos, die sture Aufrechterhaltung des Bisherigen aber zur Erstarrung, zum Untergang.

Auf der Suche nach den neuen Ordnungssystemen müssten die markanten Veränderungen in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und politischer Hinsicht berücksichtigt werden. Positiv wertete *Carl Fingerhuth*, «dass die panische Angst vor der Veränderung der Stadt als Heimatverlust verebbt» und «ein neues Interesse für die Gestalt der Stadt entsteht». Trotzdem, so räumte er freimütig ein, «sind wir noch relativ ratlos».

Das gelte vor allem für die Schweiz, in der «die Stadt schon immer ein Ärgernis war. (...) Das Gute und Heile ist im Dorf zu Hause, alles, was stört, in der Stadt: Drogen, Verkehrsstau, Kriminalität, Prostitution, Widerspruch.» Dieser Sehweise sei die Tatsache entgegenzuhalten, dass Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur städtisch geworden sind. Die Schweiz könne die Städte nicht länger ignorieren, da sich «das besiedelte Gebiet zu einem eigentlichen Städteverbund» entwickelt habe.

### Brückenschläge in die Zukunft

In den drei anschliessenden Referaten konnte man als Schweizer das Staunen lernen. Denn Projekte, wie sie im Raume Strassburg/Kehl, in der Region Rotterdam und in

der Öresundregion in Planung und im Werden sind, liegen hierzulande nicht einmal in irgendwelchen geheimen Schubladen bereit. Mit dem richtigen Gespür für das Wesentliche, verwies der Initiator und Koordinator des Symposiums, der Architekt *Diederik Peper*, in einem schriftlichen Geleitwort auf «das inhaltsträchtige Symbol» aller drei vorgestellten Stadtentwicklungs-Projekte, auf ihren Kern, auf je einen grossartigen Brückenbau.

Zwischen den ehemaligen Grenzstädten Strassburg und Kehl – «ehemalig», da es seit dem 1. Januar dieses Jahres hier keinerlei Grenzkontrollen und Grenzbehörden mehr gibt, ein Zustand, von dem Basel zur Zeit leider nur träumen kann –, soll mitten über dem Rhein gelegen ein Brückenwerk mit einem TGV/ICE-Bahnhof entstehen. «Gedacht ist er als Symbol der Grenzüberwindung, gleichsam als Bindestrich zwischen Frankreich und Deutschland», erläuterte Architektur-Professor *Charles Bachofen*.

In Rotterdam wird bis 1995 eine 800 m lange, elegante Brücke erstellt werden, die das Stadtzentrum auf die andere Seite des Flusses Nieuwe Maas ausdehnt, die bisher «arme» Seite Rotterdams aufwertet sowie südliches und nördliches Einzugsgebiet besser verbindet. Die vermutlich nach Erasmus benannte neue Brücke soll als Symbol für das ehrgeizige Projekt der Zukunftsstadt *Kop van Zuid* dienen, die in einem nicht mehr genutzten, 125 Hektaren grossen Gebiet im Rotterdamer Hafen erbaut werden wird.

Das Öresund-Brückenprojekt zwischen Kopenhagen und Malmö wird Schweden eine feste Verbindung mit dem Kontinent bringen und im dänisch-schwedischen Einzugsgebiet eine zusammenhängende nordeuropäische Region entstehen lassen. Das 18 km lange Bauwerk, geplant für einen doppelspurigen Schienenstrang und eine vierspurige Autobahn, wird aus einem Tunnel sowie aus je einer Niedrig- und einer Hochbrücke bestehen.

### Angelpunkt Region

Architekt *Charles Bachofen* ebenso wie der Referent aus Rotterdam, *Joost Schrijnen*, und sein Kollege aus Malmö, *Philip Moding* – sie alle beruflich engagiert in Planungsgruppen für ihre jeweilige Region – verwiesen mit Nachdruck darauf, dass die kompetente Entscheidungsebene zur Verwirklichung der ehrgeizigen Entwicklungsprojekte einzig die jeweilige gesamte Region sein könne. Ungeeignet hingegen wären ebenso die zersplitterten lokalen Gemeinden, da die Projekte jeden lokalen Rahmen sprengten, wie auch der Nationalstaat, dessen Behörden die unabdingbaren örtlichen Kenntnisse fehlten.

Im Einzugsgebiet Rotterdams schreitet gemäss *Joost Schrijnen* der Zusammenschluss der Stadt und der Gemeinden problemlos voran, weil sich alle Beteiligten davon Vorteile versprechen: die Stadt ein Aufblühen zu einem in jeder Hinsicht beeindruckenden Zentrum, die kleinen Gemeinden ein Mit-Profizieren vom Hafen, über dessen Nutzung sie neu mitzuentcheiden haben werden.

Ganz anders die Situation im Öresund. Laut *Philip Moding* fehlen sowohl auf schwedischer wie auf dänischer Seite bis anhin regionale, mit politischen Kompetenzen ausgestattete Organe, obwohl das Bewusstsein für die Bedeutung der Regionen deutliche gewachsen ist. Die Folge davon ist, dass an und für sich begrüssenswerte Öresund-Brückenprojekt ohne jede Rücksicht auf die betroffene Region entworfen worden ist.

### (Noch) kein Lichtblick für Schweizer Städte

In der Schweiz ist selbst das Bewusstsein für die Wichtigkeit der Region noch kaum entwickelt. «Kernstadt und Agglomeration vertreten sehr unterschiedliche Interessen», erklärte aus leidvoller Erfahrung in der an die Referate anschliessenden, lebhaften Podiumsdiskussion Zürchs Stadtpräsident *Josef Estermann*: «Die Probleme konzentrieren sich in den Zentren, der Reichtum an den Rändern, und diese Ränder haben wenig Lust, sich auf das Zentrum einzulassen, obwohl sie von ihm vielfach profitieren.» Gleiches konstatierte *Christoph Stutz*, Vorsteher des baselstädtischen Baudepartements. Zwar habe die RheinStadt den Vorteil, dass in ihr Stadt- und Kantonsgrenzen weitgehend zusammenfielen, trotzdem profitiere jenseits von Kantons- und Landesgrenzen die Region von Leistungen, die die Stadt Basel erbringe.

*Josef Estermann* stellt sich als Ideal «eine Region Gross-Zürich mit Parlament und Steuerhoheit» vor. Dafür müsste aber zunächst eine regionale Identität entstehen, und zweitens müsste der staatliche Aufbau der Schweiz grundlegend geändert werden. Tatsächlich ist es – so Zürchs Stadtpräsident – «unerträglich, dass Städte wie Zürich, Bern oder Lausanne beim Bund keine angemessene Vertretung haben». Doch bei der gegenwärtigen geistigen Krise hierzulande, mit dem bei vielen Bürgen vorherrschenden Mentalitätsmix aus Kleinkrämerei, Starrsinn und Zukunftsangst (wofür das EWR-Nein wohl ein Musterbeispiel ist), lassen sich solche Visionen vorerst nicht verwirklichen.

Da mag mancher Architekt und Planer, der die Stadtentwicklung im EWR-Raum als zukunftsweisend empfindet, angesichts der Schweizer Realität den Kopf schütteln und in Abwandlung eines Goethe-Zitates ausrufen: Rotterdam, du hast es besser ...

Dr. *Hans Peter Häberli*, Zürich

Die Referate des Symposiums «Eurocity – Renaissance der Städte» liegen schriftlich vor und können bezogen werden bei: Geschäftsstelle SIA-Zürich, Höschgasse 66, Postfach, 8034 Zürich, Telefon 01/383 96 00.