Von Züri nach Sub und Peri: das Mitteland auf dem Weg zur zusammenhängenden Grosstadt?

Autor(en): **Huber, Silvia**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **118 (2000)**

Heft 13

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-79899

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.e-periodica.ch

Silvia Huber, Olten

Von Züri nach Sub und Peri

Das Mittelland auf dem Weg zur zusammenhängenden Grossstadt?

Seit Armin Meili diese These 1932 erstmals zur Diskussion stellte, ist sie nie mehr vom Tisch gekommen. Zwar hat sich sein Szenario einer «weit dezentralisierten Grossstadt» bis heute nicht gänzlich verwirklicht – eine Reise von Zürich nach Bern ist noch immer schwerlich mit einem Grossstadt-Trip zu verwechseln –, ein Blick aus dem Auto- oder Zugfenster stimmt deshalb aber nicht weniger nachdenklich: Nicht grossstädtischer, nicht ländlicher Raum ist es, der da draussen vorbeizieht, sondern eintöniges sub- und – schlimmerenfalls – periurbanes Gebiet.[1]

Sub- und periurbanes Gebiet, Landschaft also, die entweder geprägt ist durch die Auslagerung ehemals städtischer Konsum-Funktionen (bekannte Paradebeispiele: Schlieren, Dietikon) oder dann von steingewordenen, skrupellos in die Landschaft gestreuten Eigenheim-Träumen - dazwischen von Strassen zerschnittene, spärliche Restflächen sogenannt naturnahen Raumes. Als kunsthistorisch geschulte Industrieromantikerin und Vertreterin einer Nation, die sich bekanntlich in der Glorifizierung des eigenen Mittelmasses gefällt, vermag man der Fahrt durch diesen Landschaftsbrei zwar ohne weiteres ein, zwei Reize abzugewinnen. Man wird auch schon mal in Versuchung kommen, den Fotoapparat zu zücken, es Fischli/Weiss gleich zu tun und das allgegenwärtige Nirgendwo zu dokumentieren. Aber Hand aufs Herz: Ist Schlieren ein Ort, um heimzukommen, Egerkingen einer, um aufzuwachsen?

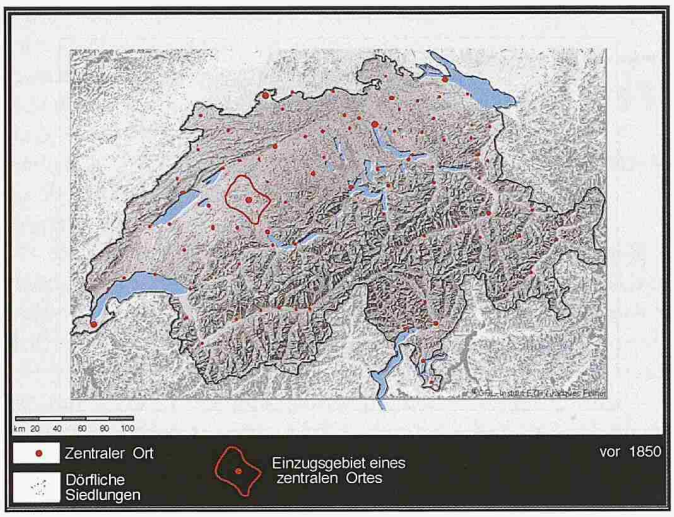
Chronik der Misere

Rhetorische Fragen. Kein Mensch, der sich etwas anderes leisten kann, würde jemals neben Tivoli oder Media-Markt, in der Nähe eines Autobahnkreuzes oder hinter einer Lärmschutzwand wohnen wollen (anders verhält sich dies leider bei den kleinbürgerlichen periurbanen Wohngebieten, doch davon später). Zu öde, zu repetitiv und zu einsam sind diese fussgänger- und kommunikationsfeindlichen Gegenden. Und trotzdem sind solche «Nichtorte» Wohnraum für Hunderttausende, Tendenz steigend. Wies dazu kommen konnte, ist längst bis ins Detail erforscht[2]: In der Schweiz (wie natürlich auch andernorts) steht die Vergrösserung und Verstädterung des Siedlungsraumes in engem Zusammenhang mit der immer besser werdenden verkehrstechnischen Erschliessung des Raumes. Sind die Bahnlinien und Strassen erst einmal ausgebaut, werden längere Arbeitswege akzeptabel, und es beginnen sich sofort ringförmige, konturlose suburbane Gebiete (siehe Limmat- und Glatttal) zu entwickeln. Wenig später folgen sogenannt periurbane Gebiete - raumfressende Einfamilienhausquartiere, die sich in der Regel an bestehende Dorfkerne ansaugen.[3] Hierzulande nahm diese siedlungsgeschichtliche Misere vor rund 150 Jahren ihren Ausgang. Bis dahin waren die «grossen» Zentren Basel, Bern und Zürich weitgehend autonom geblieben, und zwar nicht zuletzt, weil das föderalistische Staatssystem die Bildung eines zentralen Ballungsraumes erschwerte. Die dazwischen liegenden ländlichen Gebiete präsentierten sich nahezu bebauungsfrei, das radiale Einzugsgebiet der Städte beschränkte sich auf lediglich etwa vierzig Kilometer im Durchmesser, was in etwa der Distanz entspricht, die sich innerhalb eines Tages zu Fuss zurücklegen lässt. Mit dem Anbruch des Eisenbahnzeitalters (1847-1920) und der fortschreitenden Vernetzung der städtischen Zentren begann sich dies nach und nach zu ändern. Die Städte dehnten sich von nun an unablässig in mehr oder weniger konzentrischen Kreisen aus, und in ihrem Hinterland machten sich die neuen Infrastrukturbauten breit: Tunnels, Eisenbahntrassées und Brücken. Diejenigen Kleinstädte, die die Planer als Umsteigeorte auserkoren, wandelten sich innert kurzer Zeit zu Zentren von regionaler Bedeutung und konnten bald auch schon stolz auf ihre eigene kleine Agglomeration blicken.

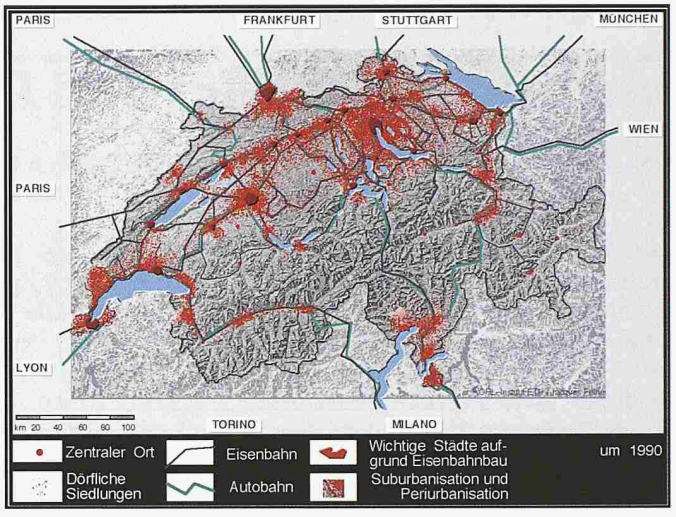
Im 20. Jahrhundert löste dann der Durchbruch des Individualverkehrs den zweiten Verstädterungs-Schub aus. Hatte die Eisenbahn das Land noch lediglich punktuell erschlossen, so begannen sich die Strassen nun fächerartig über die gesamte Schweiz auszubreiten und die ehemals zusammenhängende Landschaft in kleine Teilstücke aufzusplitten. Um 1950 - mit dem Beginn des Nationalstrassen- und Autobahnbaus - vervielfachte sich die potentielle Siedlungsfläche schlagartig. Zumindest die besser Verdienenden konnten sich jetzt an den Bau ihres Eigenheims im Grünen machen (besonders stark zeichnet sich diese Entwicklung seit etwa 1970 ab). Ein Ende der damit endgültig um sich greifenden Zersiedelung ist trotz regulierender raumplanerischer Massnahmen bis heute nicht abzusehen - ganz ungeachtet dessen, dass es immer fraglicher ist, welche Lebensqualität die Retorten- und Fertighaussiedlungen auf der mittlerweile strassen- und tankstellengesäumten Wiese letztlich wirklich noch bieten. Massgeblicher Besiedlungskatalysator der Zukunft dürften jedoch nicht mehr verbesserte physische sondern neue, «virtuelle» Transportmöglichkeiten sein: Internet und mobile Kommunikation ermöglichen bekanntlich einer wachsenden Zahl von Arbeitnehmern ein «Teleworking», eine Arbeitsform also, bei der man entweder gar nicht mehr oder nur noch sporadisch am angestammten Arbeitsplatz erscheint. Da der Arbeitsweg somit weitgehend entfällt und auch für die Gestaltung der Freizeit bereits zahllose «Inhouse»-Unterhaltungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, wird die Frage des Wohnorts in absehbarer Zeit immer gleichgültiger, Geographie zur Nebensache, der Raum marginalisiert.[4] Vielleicht sind wir also tatsächlich bald einmal soweit, dass die Schweiz - zumindest als Konglomerat unterschiedlichster und damit identifizierbarer Orte - zu existieren aufhört, dass überall die gleichen Einfamilienhausgebiete, Einkaufszentren, Gewerbeareale, Tankstellen und Drive-Ins entstehen. Woran bloss soll man sich als Mittellandbewohner dann noch orientieren?

Vom Planen der Identität

In diesem «Worst-Case-Szenario» würde Identität bestenfalls noch übers nationale Fernsehen und übers Markenbewusstsein vermittelt - ist der Kasten aus, haben die Shopping-Zentren dicht gemacht, bleibt nur noch der Rückzug aufs Private (oder man geht online, shoppt per E-Commerce weiter und chattet noch einwenig mit Bill in Arizona). Selbstredend hat man sich aber längst dazu aufgemacht, dieses Schreckensszenario ins Tal der Alpträume zu verbannen. 1996 gab der Bundesrat zu diesem Zweck die «Grundzüge Raumordnung Schweiz» heraus, die einen «Orientierungsrahmen» für die längerfristige, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete räumliche Entwicklung des Landes bieten sollen. In diesem Leitbild verschwindet die Idee der «Grossstadt Schweiz» zwar nicht ganz, sie wird jedoch entscheidend modifiziert. Grundidee ist die Schaffung eines klar begrenzten, funktional vernetzten städtischen Raumes, bei dem die Städte weiterhin als Zentren des wirtschaftlichen,



Die vorindustrielle Siedlungsstruktur der Schweiz



Die Veränderung der Siedlungsstruktur während der Eisenbahnära

politischen und kulturellen Lebens fungieren. Dazwischen sollen aber flächenmässig relevante, «nichtstädtische» Flächen ausgeschieden werden.[5] Der Raumplaner Jacques P. Feiner umreisst das daraus resultierende Idealbild einer Grossregion wie folgt: «Die nationale oder grossregionale Siedlungsstruktur ist multizentrisch aufgebaut. Sie besteht aus einem Netzwerk von Städten, die mittels Schnellbahnen und einem adäquaten Strassennetz direkt miteinander verbunden sind. Jedes der Zentren verfügt auch über ein S-Bahnsystem, das Zentren und Subzentren unmittelbar verbindet. [...] Durch diese verdichtete Anordnung des Siedlungsraumes um Erschliessungspole wird der Natur Raum gelassen; die notwendige Mobilität geschieht auf eine möglichst umweltschonende Art und Weise. Zwischen den Zentren besteht eine Art Arbeitsteilung; jedes der Zentren ist branchenmässig spezialisiert.»[6] Ein einleuchtendes Modell wie aber sind die Schweizer dazu zu bewegen, in ihren Städten zu bleiben, respektive dorthin zurückzukehren?

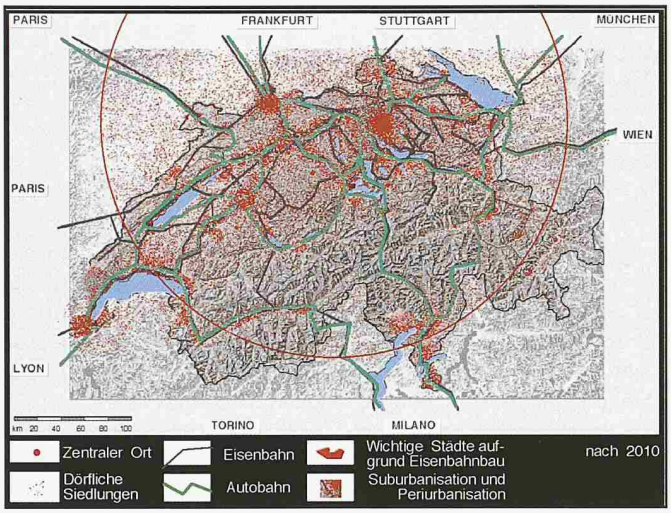
Die Stadt als Auslaufmodell?

«Wie alle grossen Städte bestand sie aus Unregelmässigkeit, Wechsel, Vorgleiten, Nichtschritthalten, Zusammenstössen von Dingen und Angelegenheiten, bodenlosen Punkten der Stille dazwischen, aus Bahnen und Ungebahntem, aus einem grossen rhythmischen Schlag und der ewigen Verstimmung und Verschiebung aller Rhythmen gegeneinander, und glich im ganzen einer kochenden Blase, die in einem Gefäss ruht, das aus dem dauerhaften Stoff von Häusern, Gesetzen, Verordnungen und geschichtlichen Überlieferungen besteht.»[7]

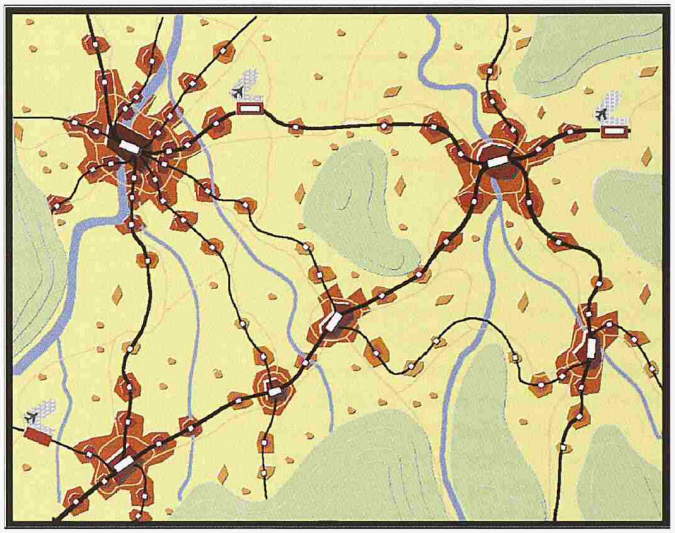
Lieber Herr Musil, das war einmal. Denn leider ist das traurige Schicksal der Landschaft nur die eine Seite der Medaille, die funktionelle, ideelle und bevölkerungsmässige Entleerung der Städte ist die andere. Das «Weshalb» liegt auf der Hand: Wenn die Bessergestellten in periurbane und die grossen Unternehmen mit ihren Headquarter- und Spitzenfunktionen in suburbane Gebiete abwandern (nur zwei Beispiele: IBM-Labor in Rüschlikon, Swiss-Re-Neubauten in Adliswil und Rüschlikon), so entgehen der Stadt die entsprechenden Steuereinnahmen, der Unterhalt ihrer Infrastruktur wird zu einem Ding der Unmöglichkeit. Und schon hat der Teufelskreis begonnen: Jeder, der es sich leisten kann, flieht so schnell wie möglich aus der verlotternden Innenstadt aufs «Land», die Stadt blutet finanziell und geistig weiter aus. Und wenn dann auch noch urstädtische Funktionen wie Konsum, Kommunikation und Unterhaltung auf den einstigen Acker verlagert werden, so ist sie vollends in ihrem Nerv getroffen: Vorbei mit dem rasenden, pulsierenden Leben, mit den Nischen, mit dem inspirierenden Chaos. Zurück bleibt dann nur noch das, was der Jargon der Raumplaner einigermassen zynisch als A-Bevölkerung bezeichnet: Alte, Arme, Ausländer und Arbeitslose[8]. Wozu diese Entwicklung im Extremfall führen kann, zeigt das Beispiel der Detroiter Innenstadt, die sich innert weniger Jahrzehnte zur abschreckenden «leeren Mitte» gewandelt hat, die nur noch unter Lebensgefahr zu betreten ist. Natürlich sind wir in der Schweiz noch relativ weit entfernt von diesem Horrorszenario, und es finden sich sogar völlig gegenläufige Tendenzen (der Zürcher Kreis 5 zum Beispiel entging der Verslumung haarscharf und hat sich mittlerweile zum Tummelplatz der anderen A-Bevölkerung gemausert: der Architekten, Art Directors und Ausgehsüchtigen). Trotzdem: Städtebauliche und infrastrukturelle Massnahmen sind dringend nötig. Denn um ihre Bewohner an sich binden zu können, muss die Stadt wieder an Attraktivität gewinnen.

How to make the city sexy

Gefragt ist die Schaffung so vieler begehrter Adressen wie nur möglich, Quartiere also, als deren Bewohner man sich gerne outet. (Idealerweise könnte es bei entsprechender Planung in Zürich dann sogar zu folgendem Dialog kommen: «Was, wo wohnst du - auf dem Land?! Oh je. Ich habe jetzt endlich eine Wohnung an der Rosengartenstrasse gefunden.») «Reurbanisierung» heisst die erfolgversprechendste Devise.[9] Gemeint ist damit die bauliche und funktionelle Verdichtung der städtischen Aussenbezirke, ein Auffüllen der lückenhaften suburbanen Struktur. Ein gutes Beispiel dafür ist die Planung für «Zentrum Zürich Nord» in Oerlikon, die - auch dank der Initiative der Wirtschaft - nicht nur die Schaffung von Wohnüberbauungen mit einer zeitgemässen Infrastruktur (sprich: Kinderkrippen und städtische Grünräume), sondern eben auch die Ansiedlung attraktiver Arbeitsplätze umfasst. Das Wichtigste aber: es bleibt Raum für spontane Entwicklungen, ohne die Stadt nun einmal nicht lebendig wird.[10] Auf gesamtstädtischem Gebiet muss das Schwergewicht auf einer ansprechenden Gestaltung der öffentlichen Räume liegen, denn echte «face-to-face» Kontakte werden sich wohl trotz Cyber-Space (und was sich darin angeblich alles so abspielen soll)



Hypothese der weiteren Periurbanisation



Idealbild einer Grossregion: Ein Netz von klar abgegrenzten und verkehrstechnisch gut erschlossenen städtischen Zentren. Dazwischen weitgehend unbebaute Landschaft

nie und durch nichts ersetzen lassen. Besonderes Gewicht erhält die Gestaltung im Falle der «Umorientierungspunkte» des öffentlichen Verkehrs, die täglich von Tausenden frequentiert werden. Sowohl in der Stadt als auch auf sub- und periurbanem Gebiet könnten ansprechend gestaltete Bahnhöfe und Busstationen als Landmarken dienen, die Orientierung erleichtern und so zum Entstehen eines gewissen «Heimatgefühls» beitragen. Gutes Zürcher Beispiel: Bahnhof Stadelhofen (was nicht heissen soll, dass jeder Bahnhof als aufgeschlitzter Walbauch daher kommen soll), mit Abstand schlechtestes Zürcher Beispiel: Bahnhof Hardturmbrücke - wenn man nicht wüsste, dass es sich hier um den drittwichtigsten innerstädtischen Bahnhof handelt, würde man nicht viel darauf wetten. Wie wär's mit einem Gestaltungs- und Neubauwettbewerb? Mit Sicherheit gänzlich auf dem Holzweg befindet man sich aber mit dem Bau prestigeträchtiger Einzelobjekte (ach, ewiger Zürcher Traum vom Hochhaus!). Denn als isolierte Aktion trägt so etwas rein gar nichts zur Hebung der städtischen Lebensqualität bei - der immaterielle Substanzverlust lässt sich eben selbst durch das Werk eiligst herbei gerufenener Star-Architekten nicht einfach so wettmachen.

Es tut sich was in Architektenköpfen

Dass sich derzeit auch innerhalb der Schweizer Architektenschaft (sogar an recht unerwarteter Stelle!) ein verstärktes Bewusstsein für grössere Zusammenhänge entwickelt, zeigen u.a. zwei aktuelle Hochschul-Projekte. Zum einen ist dies das Programm des kürzlich in Basel eröffneten Ablegers der ETH Zürich. Unter der wechselweisen Leitung von Jacques Herzog, Pierre de Meuron, Roger Diener und Marcel Meili werden sich hier angehende Architekten und Architektinnen über einen Zeitraum von drei Jahren mit dem Projekt «Die Schweiz - ein städtebauliches Porträt» befassen, in dessen Rahmen Antworten auf Fragen rund ums Thema «Grossstadt Schweiz» und zur schweizerischen Identität gesucht werden. («Ist die Schweiz auf dem Weg zu einer zusammenhängenden urbanen Landschaft, oder gibt es entgegengesetzte Tendenzen der Abkoppelung und der Verselbständigung einzelner Teile? [...] Ist sie eine Marke, ein Label, das für irgendwelche Werte steht?») Das aus dieser Arbeit resultierende städtebauliche Porträt soll am Schluss in Form eines Buches veröffentlicht werden - man darf gespannt sein, nähere Auskünfte gibts noch keine. Konkreter geht es bei Marianne Burkhalter und Christian Sumi zu, die im Rahmen ihres aktuellen Lehrauftrags an der EPF Lausanne ebenfalls städtebauliche Themen ins Zentrum rücken. Im Focus steht die Verdichtung urbanen Raumes, konkrete Entwurfsaufgabe ist die «Reurbanisierung» des bis anhin verschwenderisch locker bebauten Zürcher Stadtteils Schwamendingen. Zwei Beispiele, die meiner Meinung nach den richtigen Weg weisen: weg von den selbstgenügsamen, neu-einfachen Architektur-Bijous, hin zu einem ganzheitlicheren und - um das Modewort doch noch zu bemühen - nachhaltigeren Denken: allzu lange schon stand dies in der Ausbildung der Schweizer Architektenschaft hinten an.

Adresse der Verfasserin:
Silvia Huber, lic. phil. I, Stationsstrasse 11, 4600 Olten

Anmerkungen

[1]Es gibt allerdings Autoren, die die Schweiz aufgrund rigider Definitionen bereits als vollendete Metropole betrachten. Vgl. etwa *Michel Bassand*: La Suisse, une métropole. In: La Suisse comme ville. Basel 1999. S. 27-39

[2]Siehe etwa: *Ernst Heer, Hellmut Ringli (Hrsg.)*: Fragen zur Raumentwicklung der Schweiz. Zürich 1998

[3]Zur volkswirtschaftlichen Problematik der Periurbanisation siehe: *Ursula Schmidt*: Periurbanisation - Ohnmacht der Raumplanung? In: Wie Anm. 2

[4]Zur Bedeutung des Verkehrs für die Siedlungsentwicklung siehe etwa *Rick Gruber*: Das Verhältnis zwischen Verkehr und Raumnutzung. In: Wie Anm. 2

[5]Schweizerischer Bundesrat: Bericht vom 22. Mai 1996 über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz. BRP. Bern 1996

[6]*Jacques P. Feiner*: Fragen zur grossräumigen Gestaltung. In: Wie Anm. 2. S. 39

[7]Aus: *Robert Musil*: Mann ohne Eigenschaften. Ort Jahr

[8]Siehe *Lucas Schloeth*: Hat die Stadt eine Zukunft? Fragen zur Entwicklung des städtischen Raumes in der Schweiz. In: Wie Anm. 2

[9]Eine gänzlich andere Position nimmt *Thomas Sieverts* in seiner Untersuchung «Zwischenstadt», Braunschweig/Wiesbaden 1997, ein. Er plädiert dafür, die Verstädterungstendenzen nicht zu bekämpfen, sondern sie als Grundlage aller künftigen Planungen zu akzeptieren, da dies völlig neue Gestaltungsperspektiven eröffne

[10]Siehe *Theresia Gürtler Berger*: StattLand. In: *Barbara Zibell, Theresia Gürtler Berger (Hrsg.)*: Stadt im Umbruch. ChaosStadt? Zürich 1997. S.157-159

Bilder

©J. Feiner, ORL-Institut, Zürich