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 Naherholungszonen. 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 Politologenjargon 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

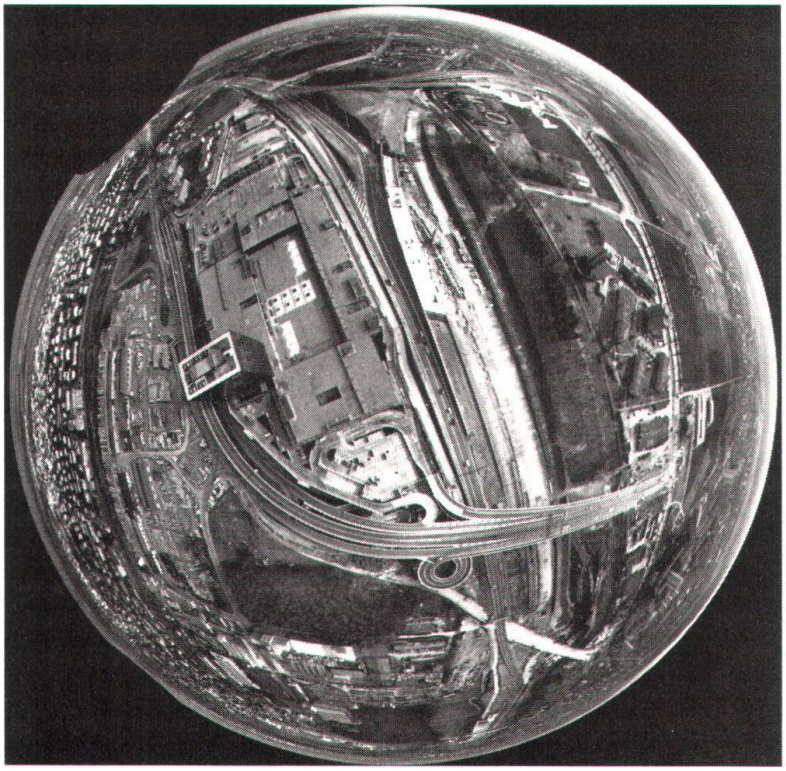
Die erwähnte Kombination von Nachteilen, die in den Agglomerationen häufig auftritt, kann am Beispiel der Naherholung gut aufgezeigt werden. In der Enge der ursprünglich ummauerten Städte ist das *Bedürfnis nach Bewegungsspielraum und nach Erholung im Grünen* schon früh wach geworden. Solange ausserhalb 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 zusammengeschrumpft. 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.

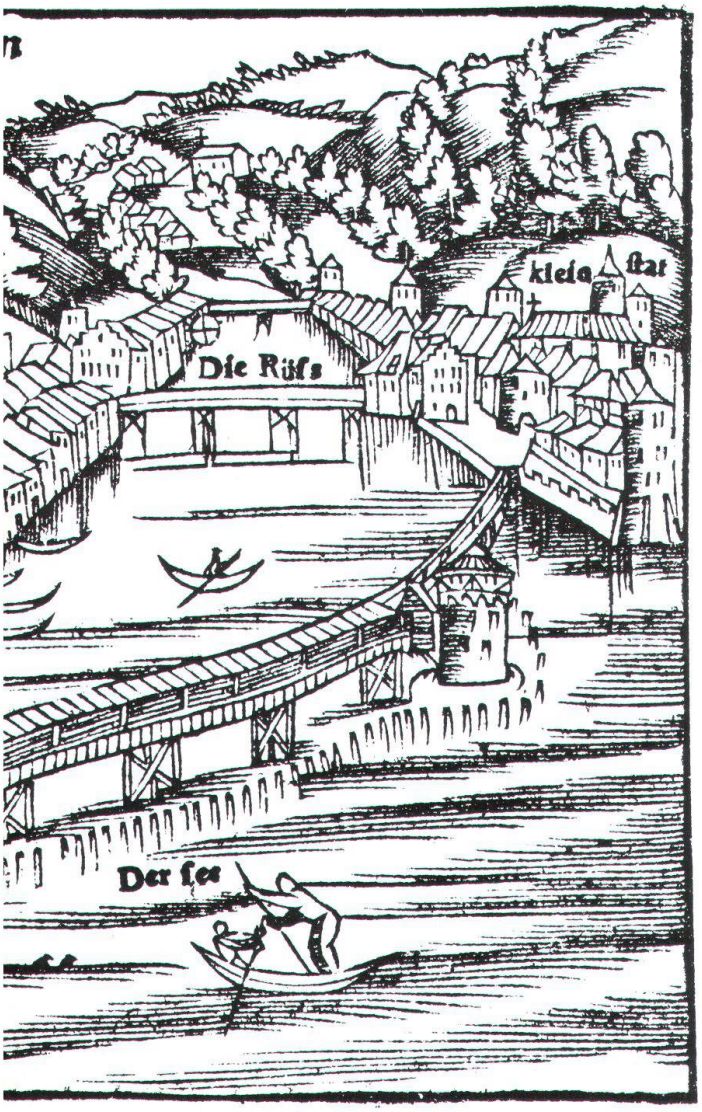
Mehr Arbeits- als Wohnort

Glücklicherweise haben schon vor Jahrzehnten weitsichtige 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 planerische Massnahmen nach und nach ersetzt. Man strebte an, vor allem seit Heinrich IV., die Stadtlandschaft zu verschönern und offenräumiger 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

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.»