

Unser Ziel : Städte zum Leben [Dossier]

Autor(en): **Huber, Benedikt / Schmidt, Christian / Vuillomenet, François**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **76 (1981)**

Heft 2-de

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174921>

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.

Unser Ziel: Städte zum Leben

Der Europarat hat im letzten Jahrzehnt drei Initiativen auf dem Gebiet des Umweltschutzes ergriffen: 1970 war das Jahr des Naturschutzes, 1975 dasjenige der Denkmalpflege, und jetzt stehen wir im Jahr der Stadterneuerung. Die 21 Mitgliedstaaten des Rates haben sich daher das Ziel gesetzt, unter dem Motto «Städte zum Leben» einen Erneuerungsprozess anzustreben. Und das in ganz Europa.

Die Städte der Schweiz kommen im Vergleich zu anderen europäischen Millionen-Zentren noch relativ gut weg, aber gerade dieser Blick über die Grenzen sollte uns zur Vorsicht mahnen, da wir nur über beschränkte Landreserven verfügen. Die Jahrzehnte der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg haben uns viele Verbesserungen namentlich des Lebensstandards gebracht. Der Preis, der dafür zu bezahlen war, ging auf das Konto unserer natürlichen Umwelt. Die Lebensqualität hat insbesondere in den Städten abgenommen. Zwar sind auch hier positive Entwicklungen wie Fussgängerzonen in den Stadtzentren, Sanierung historischer Bauten usw. zu verzeichnen. Aber die Tatsache, dass seit 1960 über 120 000 Bewohner die fünf grossen Schweizer Städte verlassen haben, lässt aufhorchen. Dies entspricht immerhin der Grösse von Lausanne. Die Familien mit Kindern sind in die Vororte gezogen. Zurückgeblieben sind die alleinstehenden Jungen und die alten Mitbürger. Dieser Trend hat zu einer starken Ausuferung der städtischen Siedlungen geführt. Die ehemals idyllischen Vorstadtdörfer sind selber wieder zu Städten mit Hochhäusern geworden...

Die Stadtzentren (Cities) nehmen nur noch Büros und hochspezialisierte Fachgeschäfte auf, da der Bodenpreis hier für Wohnraum unerschwinglich ist. Abends sind die Zentren wie ausgestorben. Viele Quartiere bedürfen einer dringlichen Sanierung, die Wohnungen sind veraltet, das Wohnumfeld (Strassen, Höfe, Beizen, Spielplätze) ist vernachlässigt. Der gewaltig angestiegene Pendlerverkehr durch die Quartiere setzt seinerseits die Lebensqualität herab.

Der Bundesrat hat deshalb die Teilnahme der Schweiz an der europäischen Kampagne für Stadterneuerung beschlossen. An einer Pressekonferenz in Bern hat Bundespräsident Kurt Furgler die folgenden mahnenden Worte ausgesprochen: «Stadterneuerung darf nicht Kosmetik sein. Auch wenn wir uns freuen, wenn ganze Strassenzüge und Plätze renoviert werden und der Verkehr in der Stadt abnimmt: Punktuelle Sanierungen genügen nicht, um den Exodus zu bremsen. Die Ursachen der Probleme sitzen tiefer. Wir müssen uns über das Wesen der Stadt, vor allem über ihre Bedürfnisse und ihre Beziehungen im klaren sein und den Mut haben, die nötigen Konsequenzen zu ziehen. Die Stadt in ihrer Vielfalt muss dem Bürger wieder nahe gebracht und ein gerechter Ausgleich der Interessen an Grund und Boden gefunden werden. Dies alles soll aber keineswegs in Frage stellen, dass die Stadt für sich selber verantwortlich ist. Es sind ihre Bewohner, die den engsten Lebensraum gestalten. Stadterneuerung ist deshalb eine Aufgabe aller Menschen in der Stadt, des Einzelnen, der politischen und ideellen Vereinigung, der Wirtschaft, der Grundeigentümer sowie der Behörden und der Verwaltung.»

Das vom Bundesrat eingesetzte nationale schweizerische Komitee (der Schweizer Heimatschutz gehört ihm an) unter der Leitung von Stadtpräsident Urs Widmer, Winterthur, hat sich zum Ziele gesetzt, die fünf Themen des Europarates in der Schweiz mittels verschiedener Sensibilisierungsaktionen (Ausstellung, Wettbewerbe, Symposien) zu verbreiten. Diese lauten:

- Verbesserung der Qualität der städtischen Umwelt: Bekämpfung von Lärm und Luftverschmutzung, Pflege von Park- und Grünanlagen;
- Verbesserung der Wohnverhältnisse: Förderung des Gedankens der Altbausanierung; ausgeglichene Bevölkerungsstruktur, das heisst: mehr geeigneter Wohnraum für Familien mit Kindern;
- Förderung sozialer, kultureller und wirtschaftlicher Tätigkeiten;
- Förderung eines Gemeinschafts- und Verantwortungsbewusstseins der Bevölkerung; hiezu gehört das Verhältnis zu den Kindern sowie zu den betagten Personen und behinderten Stadtbewohnern;
- Rolle der lokalen Behörden.

Die Beschäftigung mit der Stadt ist seit Jahrtausenden eine faszinierende Aufgabe. Wir sind heute dazu aufgerufen, uns mit den Problemen der Schweizer Städte auseinanderzusetzen, damit wir unseren Kindern ein städtisches Erbe hinterlassen, auf das wir stolz sein können.

Dr. Erwin Bischof, Sekretär des nationalen schweizerischen Komitees für die Europäische Stadterneuerungskampagne.

Ohne Mitverantwortung des Bürgers keine Lösung

Die Stadt – Probleme einer Lebensform

Die Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität bildet sicher eine wesentliche Grundbedingung für die Erhaltung der Stadtbevölkerung, ebenso die Bereitstellung von entsprechendem Wohnraum. Diese Massnahmen müssen jedoch wirkungslos bleiben, wenn es nicht gelingt, die Stadt als eine besonders intensive, verpflichtende und angenehme Lebensform bewusztzumachen und damit bei den Bewohnern ein Bekenntnis zur Stadt als einer dem Menschen adäquaten Umwelt zu erreichen.

Das *Wehklagen um die Stadt* ist heute ein beliebtes Thema. Man befürchtet den Untergang der Stadt, man beklagt den Qualitätsverlust. Man spricht vom Verstickten der Stadt im Verkehr, man misst den Bevölkerungsverlust durch Abwanderung und fürchtet sich vor der Abnahme des Wirtschaftspotentials. Ob all dieser negativen Beobachtungen muss sich bei Stadtbewohnern und Stadtplanern der Eindruck verdichten, die *Existenz der Stadt* sei bedroht, die Stadt sei ein Problem. Sowenig die Jugend oder das Alter an sich Probleme sind, sondern natürliche Zustände, die sich teilweise mit Problemen verbinden, sowenig ist auch die Stadt an sich ein Problem, sondern eine Lebensform, die Probleme erzeugen, aber auch bewältigen kann. Gegenwärtig dürfte die Lebensform der Stadt am stärksten dadurch gefährdet sein, dass man den Untergang der Stadt an die Wand malt und damit das für die Stadt wesentliche Verhältnis des Bewohners zu seiner Stadt negativ belastet. Von daher gesehen kann es heute wichtiger werden, die *positiven Seiten* unserer heutigen Stadt aufzuzeigen, ihre Möglichkeiten und ihre Tragfähigkeit, als sich von den Problemen beeindrucken zu lassen und der Resignation zuzuneigen.

Die Stadt als Lebensform

Man hat aus der Kulturgeschichte gelernt, die Stadt und ihre verschiedenen historischen Erscheinungsformen als *Abbild einer Gesellschafts- und Lebensform* zu betrachten. Noch wesentlicher als diese historische Analyse ist jedoch die Tatsache, dass die Stadt an sich durch alle Zeiten und damit auch heute eine bestimmte und besondere Lebensform beinhaltet und ermöglicht. Das Leben in der Stadt unterscheidet sich in wesentlichen Teilen vom Leben auf dem Lande, in den Bergen, im Dorf. Das Andersartige der städtischen Lebensform lässt sich durch die ganze Kultur- und Stadtgeschichte verfolgen, von Ur und Babylon über Rom und die

Signorien bis zu New York und Brasilia. Der Stadtbewohner prägt seine städtische Umwelt, und diese prägt wiederum den Bewohner.

Wir können die Urbanität verstehen als die Mischung verschiedener Funktionen, Nutzungen und Menschen in grosser Dichte auf begrenztem Raum, oder wir können sie nach Mitscherlich definieren als die Verpflichtung, die *Verantwortungsübernahme des Bürgers* gegenüber seinem Gemeinwesen. Das Wesen des städtischen Lebens charakterisiert sich dabei immer durch die Dichte der Beziehungen in der Stadt, der Beziehungen der Menschen unter sich und der Beziehungen zwischen Menschen und Räumen. Die ökonomischen Funktionen und die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt bilden eine Folge, aber nicht die Ursache dieser Beziehungen. Eine rein ökonomische Betrachtungsweise des Stadtphänomens bildet insofern einen einseitigen Ansatzpunkt. Wenn wir den Niedergang der Stadt befürchten oder uns um die Erneuerung der Stadt bemühen, sollten wir uns primär mit der *Stadt als Lebensform* beschäftigen. Es wäre zu untersuchen, ob diese Lebensform als eine wesentliche Alternative des menschlichen Zusammenlebens dem heutigen Menschen nicht mehr adäquat ist, ihre Aktualität verloren hat oder durch technische Entwicklungen bedroht wird. Der Bevölkerungsverlust, die Stadtflucht und der Auszug ins Einfamilienhaus im Grünen wären dann als Stadtverneinung, als eine Ablehnung der städtischen Lebensform durch den heutigen Bewohner zu interpretieren. Der Grund für die Unwirtlichkeit unserer Städte wäre in der *Ablehnung der Verantwortungsübernahme* durch den Bürger für seine Stadt zu suchen.

Wenn wir die Stadt als eine für uns wesentliche Lebensform erachten, so ist zu überprüfen, ob und wodurch diese Lebensform bedroht wird und welche Voraussetzungen zu schaffen sind, um diese besondere Form einer menschlichen Umwelt zu erhalten.

Das Stadtklima

Die klimatischen Bedingungen bilden die wichtigsten Voraussetzungen für menschliches Leben. Dies gilt in der Stadt nicht nur für das physische Klima, sondern in noch stärkerem Masse für das *geistige Klima*. Das Wesen der Stadt kann – wie vorher erwähnt – in der Dichte der Beziehungen gesehen werden. Zu diesen Beziehungen gehören die menschlichen, die räumlichen, die kulturellen, die wirtschaftlichen und sogar diejenigen des Verkehrs. Das geistige Klima der Stadt wird wahrscheinlich vor allem von der Art und der Dominanz einzelner Beziehungen gebildet. Wenn einseitig wirtschaftliche und technische Beziehungen dominieren, werden menschliche Bezüge darunter leiden. Das Klima wird hektisch oder frostig, und eine sensiblere Jugend wird das als Eiszeit empfinden. Die Reaktion des Bürgers auf ein solches Klima zeigt sich darin, dass er die Verantwortung gegenüber der Stadt ablegt, dem frostigen Klima auf das Land entflieht oder in anderer Weise gegen die *Verschlechterung des Klimas* protestiert. Eine Stadt, in der der Umsatzzuwachs bestimmender

wird als der Bevölkerungszuwachs und wo Fassaden mehrheitlich zum Ausdruck von Investitionen und nicht von Bewohnern werden, zeigt, dass die Vielfalt und die Dichte der Beziehungen einer einseitigen Monofunktion zu erliegen drohen. Solche Feststellungen haben nichts mit Wirtschaftsfeindlichkeit zu tun, da ja die wirtschaftlichen Bezüge einen wesentlichen Faktor im Beziehungsnetz der Stadt darstellen, die Reaktionen der Bewohner zeigen jedoch, dass ein Ungleichgewicht in diesem Beziehungsnetz entstanden ist. Jede Firma achtet heute auf ein *günstiges Betriebsklima*, wieviel mehr müsste eine ganze Stadt ihr Klima pflegen.

Stadtgrenzen und Stadtkontinuität

Es gehört zum Wesen der städtischen Lebensform, dass sie sich vom Leben in einer anderen Umwelt unterscheidet und abgrenzt. Die Stadtgrenze hatte stets eine rechtliche, eine wirtschaftliche, aber auch eine gefühlsmässige Bedeutung. Gegenüber der Unbegrenztheit der Landschaft hat die Stadt ihr Territorium abgesteckt, eingeteilt und mit vielfältigen unter sich gemischten Funktionen verse-

Ständige Veränderung gehört zum Wesen der städtischen Lebensform und hat ihre Geschichte schon immer geprägt. Negativ wirkt sich dieser Prozess dort aus, wo Veränderungen abrupt und grossflächig erfolgen und das menschliche Bedürfnis nach Kontinuität missachten (Bild Comet).





So oder so? Der Berner Falkenplatz im Laufe der Zeit: Der Städtebau beeinflusst nicht nur das physische, sondern auch das geistige Klima einer Stadt. Wo wirtschaftliche und technische Beziehungen vorherrschen, leiden die menschlichen Bezüge darunter (Bilder Stadtplanungsamt Bern).

hen. Diese Grenzen sind heute vielfach sowohl bei der grossen wie bei der kleineren Stadt verschwunden und haben einer *unbestimmten Übergangszone* zwischen Stadt und Landschaft, einem Ausufern Platz gemacht. Das gleiche gilt auch für die inneren Grenzen und Unterschiede der Stadt, für ihre Unterteilung in unterschiedliche Quartiere und Bereiche. Wenn die Stadt als eine bestimmte Lebensform verstanden wird, ist es wesentlich, dass die Form und ihre Begrenzung ablesbar bleibt. Es galt im letzten Jahrhundert als Zeichen der inneren und äusseren Befreiung, die Mauern und Tore der Stadt zu schleifen. Heute geht es wieder darum, die Stadt vor mancherlei Immissionen und Verdrängungen zu schützen. Dies wird nicht durch Mauern und Tor zu erreichen sein, sondern durch das *Setzen von Grenzen und Grenzwerten*. Wenn diese Grenzen auch optisch sichtbar gemacht werden können, wenn der Rand der Stadt und ihre inneren Unterteilungen wieder erkennbar und spürbar werden, kann dies für das Erlebnis der Stadt wie auch für die Beziehung des Bürgers zu seiner Stadt – für die *Identität* und für die *Identifizierung* – von Bedeutung sein.

Der Städtebau in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts wurde bestimmt durch die Ansicht, eine neue Stadt oder ein neuer Stadtteil sei vorteilhaft-

ter, weil durch neue Konzepte den Bedürfnissen und Wunschvorstellungen der heutigen Bewohner in optimaler Weise entsprochen werden könne. In der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts haben wir erlebt, dass die neuen Stadtteile und die Erneuerung der bestehenden Stadt bei allen planerischen und technischen Qualitäten nicht das gebracht haben, was wir uns davon erhofften. Wegen oder trotz des Optimierungsprozesses entbehren die neuen Quartiere der Geschichte und damit der *Kontinuität*. Die neue Bedeutung, die der Geschichte heute im Städtebau bei Architekten und Bewohnern zugemessen wird, zeigt, dass die Kontinuität offensichtlich einem Grundbedürfnis der städtischen Lebensform entspricht. Wenn diese Kontinuität durch zu grosse und zu schnelle Wandlungen, durch schnelles Wachstum, Abbrüche und Mobilität der Bewohner gestört wird, leidet das *Sicherheitsgefühl* oder auch die *Beziehung des Bewohners* zu seiner räumlichen Umgebung. Eine ständige Veränderung der Stadt, eine Veränderung in den Nutzungen, in der Bewohnerstruktur, in den Schwerpunkten und Akzenten gehört allerdings auch zur städtischen Lebensform und hat stets die Geschichte der Stadt geprägt. Konservieren und Erneuern gehören beide und gleichzeitig zur Aktivität einer Stadt. Abrupte Brüche und grossflächige Veränderungen kann ein Stadtorganismus nur schwer bewältigen, weil dadurch die *Lebensform* tangiert wird. Die Fixierung auf einen

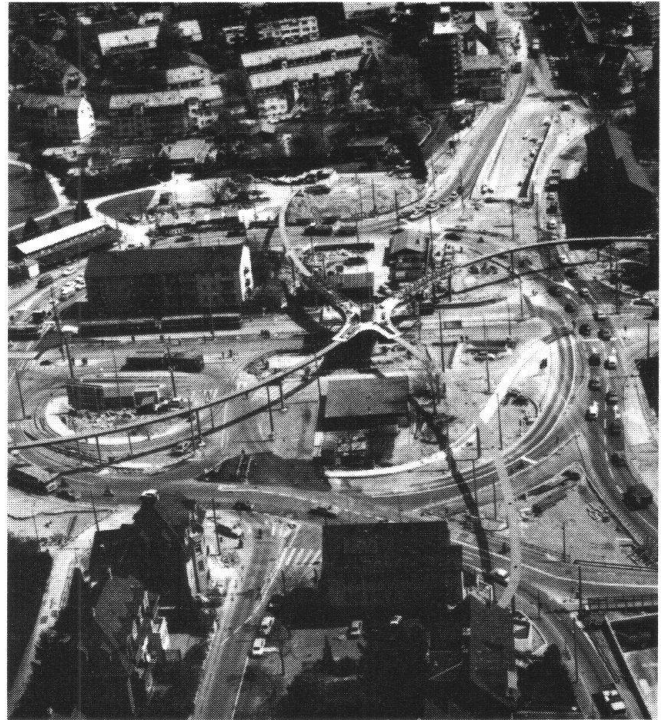


bestimmten, einmal erreichten Stand hingegen würde einer Lebensform und damit einer vom Leben bestimmten Stadt widersprechen. Kontinuität in der Veränderung beinhaltet sowohl das Erhalten von Bausubstanz und Strukturen wie auch das Verändern und Erneuern als der Beitrag der Gegenwart.

Das Bekenntnis zur Stadt

Wenn heute bei Stadtflüchtigen nach den *Motiven für den Auszug aufs Land* geforscht wird, wird nur teilweise das fehlende Wohnungsangebot als Grund angegeben. Ebenso stark ist die Erwartung eines gesünderen Klimas, einer besseren Umwelt für die Kinder und einer stärkeren Trennung zwischen Wohn- und Arbeitswelt für den Auszug massgebend. Die letzteren Faktoren sind jedoch kaum rational begründet, sondern entsprechen einer emotional negativen Wertung der Stadt und einer Idealisierung des Lebens auf dem Lande. Auch wenn der Bevölkerungsverlust der Städte zum Teil mit dem Anwachsen der Wohnfläche pro Person erklärt werden kann, ist der emotionalen Motivation bei der Stadtflucht stärkere Beachtung

Die Stadtflucht wird oft mit einer negativen Wertung der Stadt und mit einer Idealisierung des Lebens auf dem Lande begründet. Solche Zerrbilder können langfristig zu tiefgreifenden gesellschaftlichen Krisen führen (Bild Schmidt).



Sind die Zeiten vorbei, in denen wichtiger Grünraum kompromisslos dem Allesfresser Verkehr vorgesetzt wurde? Eine Umfrage bei verschiedenen Behörden in der ganzen Schweiz zeigte, dass man gewillt ist, dem «Umdenken» auch wirklich Taten folgen zu lassen (Bild Photopress).

zu schenken. Wenn die Stadt vom Bewohner nur noch als vorteilhafter Arbeitsplatz und Versorgungsort und nicht mehr als bevorzugter Wohnort angesehen wird, dann hat die Wertung der Stadt, die Bedeutung der städtischen Lebensform schon sehr stark gelitten. Denn das Leben auf der Einfamilienhauswiese der Agglomeration muss ja der Dichte der Beziehungen zwischen Menschen und Räumen entbehren und kann langfristig gesehen zu einer gesellschaftlichen Krise führen. Es muss deshalb immer wieder klargestellt und bewusstgemacht werden, dass die Trennung in Arbeitsort und Wohnort zu einem *Identitätsverlust der Stadt und der Bewohner* führen muss. Das Wohnen in der Stadt beinhaltet auch ein Leben für die Stadt und stellt eine gesellschaftliche, politische Aufgabe dar. Wenn wir die Verpflichtung, die Verantwortungsübernahme als einen wesentlichen Bestandteil der städtischen Lebensform erachten, müssen wir dementsprechend auch für die Möglichkeiten einer solchen *Partizipation* besorgt sein. Beteiligung des Bürgers an der Entwicklung seiner Umwelt, an den Planungsentscheiden seines Quartiers, an den Sanierungsprogrammen seiner Wohnung ist dann nicht demokratische Spielerei, sondern Voraussetzung und wesentlicher Bestandteil einer städtischen Lebensform.

Prof. Benedikt Huber

W. Büchi
Nebelspalter Nr. 22/1979



Der Antispray gegen Stadtbewohner

Seit 1970 leiden die grossen Schweizer Städte an einer konstant fortschreitenden Entvölkerung!

Die Städter und ihre Stadt:

Lebensraum nur noch im Traum?

Zuviel Verkehr und Lärm, zuwenig Grün, zuwenig günstigen Wohnraum, nur stereotype Kinderspielplätze – einfach zuwenig Lebensraum: So argumentieren die Stadtbewohner. Es passt ihnen nicht mehr in ihrer Stadt, in ihrer «Heimat». Was tun sie gegen ihren Unmut, ihren Unwillen? Ist das Thema Stadterneuerung eine Chance? Leisten auch die Behörden etwas in dieser Richtung? – Ein Blick in acht Schweizer Städte.

Die Schweiz zählt etwas über 6 300 000 Einwohner. Davon lebt über die Hälfte in den Städten und ihren Agglomerationen. Doch diese Zahl war auch schon höher: Seit Jahren tauchen immer wieder Meldungen über die Stadtflucht auf. Sie ziehen aus, die Städter; in die Agglomeration oder gleich ganz ins Grüne. Aber von den verbleibenden 3 600 000 Stadtbewohnern scheint sich trotz der einengenden Probleme nur ein verschwindend kleiner Teil für eine Umgestaltung ihrer Stadt zu interessieren. Beispielsweise Zürich, dessen Bevölkerung sich – ohne die Jugendbewegung mit ihrem eigenen Stadterneuerungs-Verständnis! – vergleichsweise stark organisiert hat, vermag nicht einmal ein halbes Prozent seiner Einwohner in aktiv arbeitenden Quartiergruppen zu vereinigen. Und der Rest? Die Mehrheit – die überwiegende, schweigende Mehrheit? Hat sie resigniert? Es scheint. Wohl wird jeder Städter, sofern persönlich angesprochen, etwas zu klagen haben über seinen Wohnort. Das übliche, berechtigte Lamento über Lärm, fehlenden Grünraum und die auf Luxus sanierten Altwohnungen. Doch: dabei lässt er es bleiben. Weil er den Tag durch an der Arbeit ist, also keine Zeit hat, sich mit seiner Umwelt auseinanderzusetzen, weil er am Abend müde ist – und am Wochenende hinaus ins Grüne flieht. So bleibt alles schön beim alten. Man schickt sich darein. Gewöhnung ist das beste Mittel zum Vergessen. Daher erstaunt das Ergebnis einer Studie übers Welschland auch nicht, dass 86 Prozent der Grossstadt-Bewohner mit ihrer Umgebung «zufrieden» sind.

Asozialer Luxus

«Stadterneuerung geht aber uns alle an. Uns alle, wenn die schönsten Gebäude verschmiert werden», meinte Bundespräsident Kurt Furgler anlässlich einer Pressekonferenz zum Thema Stadterneuerung. «Die Städte müssen wieder menschen-

freundlicher werden.» Das bedinge aber einen umfassenden Erneuerungsprozess. Die Schweizer Städte hätten sich jedoch bereits in den letzten zehn, fünfzehn Jahren stark angestrengt, um wieder menschengerechter zu werden: «Es macht Freude zu sehen, mit welcher Sorgfalt erhalten und erneuert wird, was die Generationen vor uns mit Sinn für Mass und Gefälligkeit gebaut haben.» Soweit Furgler.

Allen jedoch macht das gutgemeinte Erhalten und Erneuern nicht Freude: Die Aushöhlung und Renovation der alten Häuser in den Stadtkernen ist ein bekanntes Problem. Die Innenstädte werden dadurch vermehrt zu Arbeitsstätten und zum Wohnraum der Reichen. Dieser Prozess ist – vor allem in den Grossstädten – stark vorangeschritten. Die Kleinstädte allerdings lernten von den Grossen und versuchten diese Entwicklung zu verhindern. Der Thuner Stadtplaner Robert Bernasconi: «In bezug auf das Auskernen sieht es in Thun gut aus, da wir frühzeitig entsprechende Vorschriften erlassen haben. Wir mussten also nicht auf eine Katastrophe reagieren, sondern konnten vorbeugend eingreifen.» Allerdings macht Christoph Müller, Architekt in Thun und Mitglied der «Thuner Arbeitsgruppe für Planungsfragen und Ortsbildpflege», darauf aufmerksam, dass auch in Thun als Folge der Bodenpreisentwicklung Kleingeschäfte weichen müssen und die Renovation der Altwohnungen die soziale Durchmischung ungünstig beeinflusst. «Das alles bleibt aber noch im Rahmen», meint Müller. Stadterneuerung wird zurzeit in Thun im Rahmen eines Projektwettbewerbs – eines der grössten der ganzen Schweiz – betrieben: Ein grösseres Areal soll «vollständig neu» und als «Ausdehnung des Stadtkernes» gestaltet werden. Der Abbruch der bestehenden Bauten lässt sich dabei in den Augen Müllers rechtfertigen, da diese im Verhältnis zu den übrigen Gebäuden eher stilfremd seien. «Allerdings werden durch das Projekt auch zahlreiche alte Bäume sehr gefährdet.» Im Klartext: Sie werden wohl umgehauen.

Mehr Experimentierfreudigkeit bitte

Bäume und Grünraum in der Grossstadt: Wie sieht es damit in *Basel* aus? – Basel, die Stadt mit der höchsten Fluchtrate. Seit 1970 nahm die Bevölkerung um 14 Prozent ab. «Weil uns die Grün- und Erholungsflächen fehlen, haben wir es schwer, etwas gegen die Stadtflucht und für die Stadterneuerung zu tun. Die Strassen sind schmal, und rundherum hat es nur wenig Freiraum. Um diese Flächen wird heute hart gekämpft, nachdem früher alles dem Verkehr geopfert wurde. Es gelang uns, hier und dort neuen Raum für Fussgänger, Velofahrer oder einfach zur Erholung zurückzugewinnen», erklärt *Jürg Vomstein* vom Basler Kantons- und Stadtplanungsamt. Die Behörden würden zudem in ihrer Arbeit von den Politikern stark unterstützt: Das Bedürfnis nach mehr Grün sei allgemein als wichtiges Anliegen anerkannt. «Der Grosse Rat ist sehr aufgeschlossen und stellt auch die entsprechenden Weichen.» Die Forderung nach Grünraum widerspreche jedoch im Prinzip dem Ziel, die Stadtflucht aufzuhalten: Denn um mehr den Wünschen der Stadtbewohner entsprechenden Wohnraum anbieten zu können, müsste auch noch der bestehende Grünraum überbaut werden. Und dass es in Basel an Wohnraum fehlt, zeigt eine Studie über die Stadtflucht: 60 Prozent gaben als Grund für ihren Wegzug Mangel an geeignetem Wohnraum an.

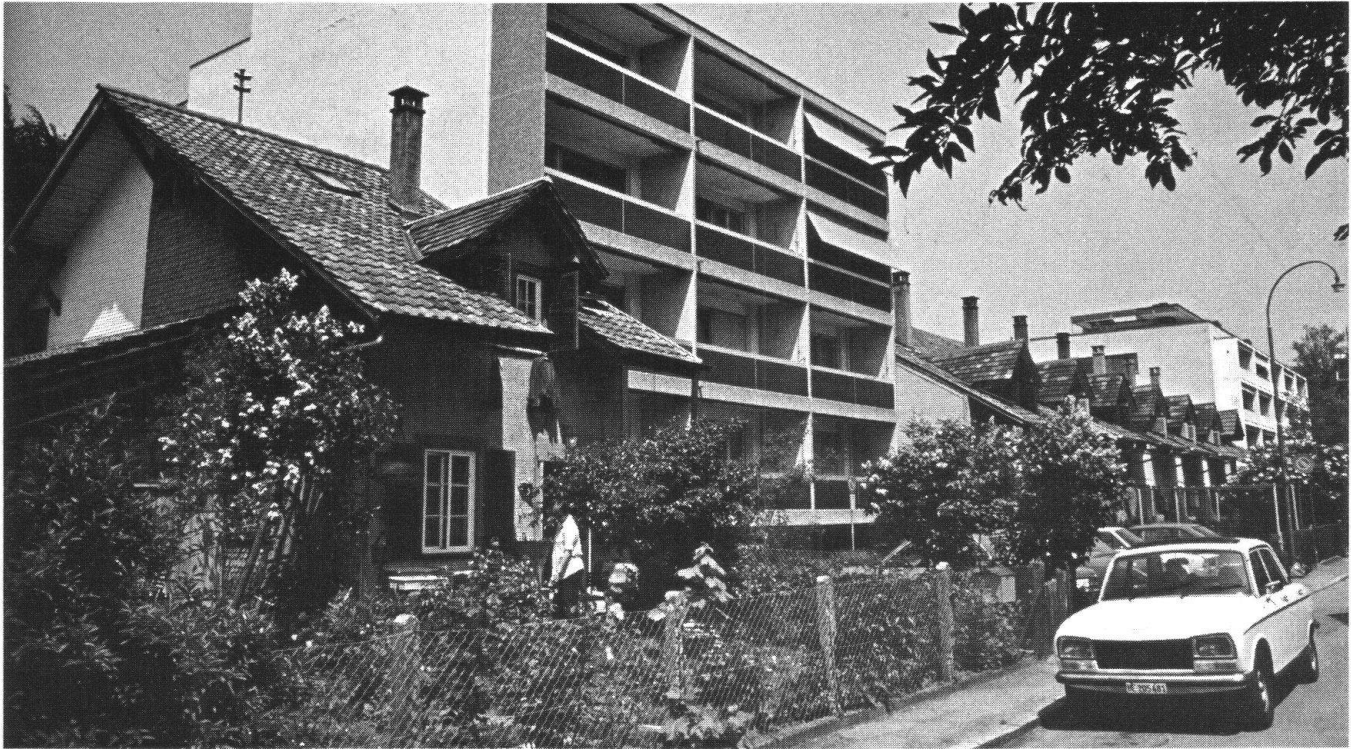
Dass der Stadtflucht aber auch durch eine aktive Quartierarbeit begegnet werden könne, glaubt nicht nur Vomstein, sondern auch der Basler Architekt und Initiator der Wohngenossenschaft «Cohabitat», *Ruedi Bachmann*: «Währenddem unser Wohnquartier von 1970 bis 1973 42 Prozent seiner Bewohner verlor, hat sich die Lage heute stabilisiert: Nun wollen wieder mehr Leute einziehen als ausziehen. Mit der Wohngenossenschaft und der Sanierung dreier Häuser gelang es uns, wieder Leben ins Quartier zu bringen. Unser Modell könnte, wären die Behörden experimentierfreudiger, auch auf andere Basler Quartiere übertragen werden.» Das Planungsamt lobt jedoch die Zusammenarbeit mit den Quartiergruppen. Und die offene Planung als Mittel der Stadterneuerung wird geschätzt: «Wir haben auf diese Weise bereits einiges erreicht. Vor allem verbessern sich die Beziehungen zwischen Behörden und Bewohnern. Zudem beginnen sich die Leute mit ihrem Quartier zu identifizieren: Es wird ihnen zur Heimat.»

«Erdichtete Vorwürfe»

So gut wie in Basel kommen die sich um die Stadterneuerung bemühenden Behörden und Politiker

Das Gedränge der Autos in der Fribourger Altstadt ist gross. Entlastende Massnahmen, wie sie andere Schweizer Städte vorgenommen haben, stecken hier noch in den planerischen Anfängen (Bild Bosshard).





Wo die maximale Ausnutzungsziffer von Grundstücken noch nicht erreicht ist, werden nach wie vor alte und wertvolle Häuser abgerissen und durch Neubauten mit höherer Rendite ersetzt. Die Kasse muss stimmen, nicht die Lebensqualität (Bild Stadtplanungsamt Bern).

allerdings nicht überall weg. So erhält die Stadt Genf in bezug auf ihre Grünraumpolitik von *Walter W. Nossek*, Leiter der Abteilung Landschaftsarchitektur und Umwelt am «Technikum für Gartenbau in Lullier/Genf», ein deutliches Verdikt: «Die Genfer Behörden machen hinsichtlich der Grünplanung fast gar nichts. Und solange die Bevölkerung die Grünplanung nicht als ein Bedürfnis empfindet, werden sie auch weiterhin nichts tun. Die ganze Angelegenheit ist sehr bedauerlich. In Genf müssten auch viel mehr historische Bauten geschützt werden. Aber nicht nur sie, sondern gleichermaßen die sie umgebenden Freiräume.»

Die Vorwürfe von Nossek als «sehr erdichtet» erachtet der Vorsteher des Amtes für Hochbau und Raumplanung der Stadt Genf, *Jean Brulhart*: «Die Genfer Behörden tun einiges für die Erneuerung ihrer Stadt. Und das, obwohl ich sagen kann, dass Genf heute schon eine sehr menschliche und angenehme Stadt ist. So haben wir beispielsweise die grössten Parkanlagen aller Schweizer Städte. Und als Neuerung plant die Stadt, weiteres Land in der Stadt zu kaufen, um darauf Grünflächen zu errichten. Im weiteren planen wir eine Serie von Wohnstrassen, Velowegen und Fussgängerzonen.» Das Thema Stadterneuerung ist zurzeit auch wieder im Quartier des Grottes aktuell: Die Behörden haben für die städtischen Liegenschaften – das sind 75 Prozent aller Häuser – ein neues Sanie-

rungsprojekt ausarbeiten lassen. Dieses soll, so Brulhart, im Vergleich zu einem früheren Plan, der den Abbruch vieler Häuser vorsah, weit weniger aggressiv sein. «Aber es wird dennoch bei einem Teil der Quartierbewohner auf Widerstand stossen.»

Politiker hinken hintendrein...

Was betreibt die Stadt Bern für eine Wohnraumpolitik? Was wird hier unter dem ominösen Wort «Sanierung» verstanden? *Emanuel Fivian* vom Hochbauamt: «Für die Instandstellung der städtischen Liegenschaften haben wir verschiedene Konzepte – von einfachen Unterhaltsarbeiten bis zur Auskernung. Wir bewegen uns jedoch meistens in der Mitte. Von den Auskernungen kamen wir ganz ab, und abgebrochen haben wir schon seit langer Zeit nichts mehr. Im Rahmen eines grösseren Projektes haben wir 122 Wohnungen saniert. Die Mietzinse mussten dabei um 100 Prozent erhöht werden; trotzdem liegt der Mietzins für eine 4-Zimmer-Wohnung noch unter 600 Franken. Im Vergleich zu den privaten Liegenschaftsbesitzern kann die Stadt also günstigeren Wohnraum anbieten.» Weil die privaten Hauseigentümer tatsächlich oftmals weniger sozial sanieren, hat sich in Bern das «Überparteiliche Komitee zur Erhaltung des Wohnquartiers Bern-Nord» gebildet. Kom-



Dass das Abreissen nicht mehr benutzter Räumlichkeiten nicht die einzige Lösung ist, wird am Beispiel eines alten Zürcher Tramdepots im Seefeld-Quartier deutlich: Es wurde zum Theater umfunktioniert (Bild ORL-Institut der ETH).

tee-Mitglied *Hansjörg Wenger*: «Wir wollen unsere Lebensqualität und die Bausubstanz mit ihren grossen Wohnungen und den Vorgärten gegen die Bestrebungen nach Luxussanierungen der Überbauungen mit einer höheren Ausnutzungsziffer verteidigen.» Dementsprechend fordert das Komitee eine strenge Auslegung der bestehenden Bau- und Wohnraumerhaltungsgesetze. Dass diese Gesetze prinzipiell gut seien, betont die Berner Grossrätin und Initiantin der Aktion «Bern bleibt grün», *Leni Robert*. Tatsächlich sei aber die Ausnutzungsziffer für neue Quartiere zu hoch angesetzt worden. Dass zukunftsweisende Stadterneuerungsprojekte noch nicht durchgeführt werden können, führt Robert nicht auf die «sehr fortschrittlichen Berner Chefbeamten», sondern auf die hintendrin hinkenden Politiker zurück. «Trotzdem ist heute, was vor zwei Jahren noch als Luftschloss abgetan wurde, bereits realisierbar.»

Städte ohne Familien?

In bezug auf die Wohnraumentwicklung in *Zürich* hat das *Statistische Amt* der Stadt für das Jahr 1980 ermittelt, dass insgesamt 1473 Wohnungen fertiggestellt wurden: Das sind 14 Prozent mehr als im Vorjahr. Abgebrochen wurden 280 Wohnungen, und durch Zweckänderung gingen 131 verloren. Diese Zahlen sind vergleichsweise rückläufig. Aus Umbauten ergab sich ein Gewinn von 120 Wohnungen. Bei diesen wohl positiven Zahlen

ist eine gewisse Vorsicht geboten, da sich die Zuwachsraten zu einem beachtlichen Prozentsatz auf Kleinwohnungen – also nicht auf die begehrten Familienwohnungen – beziehen. Auf diese Entwicklung angesprochen, erklärte das Statistische Amt, dass in der Stadt vermehrt nur alleinstehende junge und alte Menschen Wohnungen suchen, dass sich aber immer mehr Familien in die Agglomerationen und aufs Land zurückziehen würden. «Da haben sie mehr Platz und Freiheit.»

Dem Stichwort «Raum nur im Traum?» versucht auch das *Zürcher Gartenbauamt* zu begegnen. Raum ist für *Stefan Rotzler* ein zentrales Anliegen der Stadterneuerung: «Die Einwohner wollen weniger Verkehr und mehr Grün. Das will auch das Gartenbauamt. Unser wichtigstes Ziel ist es – und auch eine Utopie ist ein Ziel –, ein zusammenhängendes Grünsystem in der Stadt zu verwirklichen. Die Politiker haben dafür ein erstaunlich offenes Ohr: Von links nach rechts treten sie für die Grünräume ein. Auf dem Richtplan nehmen die Freiflächen daher wieder zu. Allerdings kann nicht verhindert werden, dass in der Stadt weiterhin kleinere Freiflächen überbaut werden.»

Sündenbock Nr. 1: Der Verkehr

Als der schlimmste Sündenbock für die Stadtfucht, die Unwirtlichkeit der Städte wird immer wieder der Verkehr hingestellt. Und vor ihm flüchten viele Städter. Aber gerade sie – die Pendler – sind es dann, die den Verkehrsstrom weiter anschwellen lassen. Doch man hat sich ja an die Schlangen gewöhnt: Sie sind Teil des Alltags, sind «Realität». Und werden hier und dort sogenannte Verkehrsplanungen durchgeführt, so kurbeln sie den privaten Verkehr oft nur noch mehr an. Dem Ziel «Verkehrsberuhigung» hat sich insbesondere der *Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)* angenommen. Sein Ziel ist es, die «schiefe» Verkehrspolitik, nämlich die einseitige Förderung des Autos, zu korrigieren. Der Präsident der Lausanner VCS-Sektion, *Olivier Burkhalter*, meint: «Die Behörden könnten für die Verkehrsplanung in Lausanne etliches mehr tun. Sie sind zu langsam. Um dem Verkehr – und der sinkenden Lebensqualität – nun aber entgegenzutreten, hat der VCS die Errichtung der ersten Wohnstrasse im Kanton an die Hand genommen. Dies, nachdem eine entsprechende Petition von den Behörden ein Jahr lang liegengelassen worden war. Unser Hauptziel ist es, aus dem Stadtzentrum, das heute ein Verkehrszentrum ist, wieder einen Lebensraum zu machen. Wir haben eine Anzahl von Politikern in unserem Club, die unsere Ziele durchsetzen helfen.»



Oben: Anstatt das Innenhaus des Zürcher Hofgevierts «Klingenhof» ganz abzurechen, blieb ein Teil des Gebäudes als erlebnisreiche Spielruine für die Kinder des Quartiers erhalten (Bild Eggmann). Unten: Stadterneuerung fordert nicht nur eine Verbesserung der Verkehrs-, Wohnraum- und Grünraumverhältnisse, sondern sie bezieht sich ebenso auf den kommunikativen Bereich. Strassenveranstaltungen – hier ein Theater – sind belebende Elemente des städtischen Alltags (Bild ORL-Institut der ETH).



Für das alte Städtchen *Fribourg* müsse man sich schon bewusst sein, erklärt der Sprecher der Fribourger VCS-Sektion, *Norbert Allenspach*, dass der Verkehr rein aus topographischen Gründen ein Problem sei. «Aber dennoch hätte einiges anders gelöst werden können. So ist der Bahnhofplatz seit der Neugestaltung eine wahre Autobahn. Und die ganze Stadt ist nur mehr ein Parkplatz. Der VCS will aber eine verkehrsfreie Innenstadt; Parkmöglichkeiten sollen deshalb ausserhalb geschaffen werden. Davon könnte auch der öffentliche Verkehr profitieren.» Für *Pierre Kaeser*, Gemeinderat in Fribourg, ist der Bahnhofplatz allerdings zur «Fussgängerzone» geworden. Und gegen die Neugestaltung habe es fast keine Opposition gegeben. Für die Verkehrsberuhigung in der Stadt habe man ein weitgespanntes Konzept ausgearbeitet, das mit Hilfe einer weiteren Brücke über die Saane die Stadt vom Durchgangsverkehr entlasten soll. Danach soll die Einrichtung einer grossen Fussgängerzone möglich werden. Kaeser weiter: «In bezug auf die oft geforderten Parkhäuser am Stadtrand kann ich nur sagen, dass die Bevölkerung mit ihrer Mentalität noch nicht dafür bereit ist: Sie will immer noch möglichst nahe an ihr Ziel, also bis ins Zentrum, fahren.»

Die Verkehrssituation in *Bern*: Was sagt *Jakob Bächtold*, Präsident der im Jahre 1979 zurückgezogenen Lärminitiative, dazu? «Bern tut in bezug auf die Verkehrsberuhigung und die Stadterneuerung viel. So wird die Berner Innenstadt immer mehr vom Verkehr befreit; dadurch ist es eindeutig ruhiger und angenehmer geworden.» Gleichzeitig wird auch den Fussgängern wieder mehr Raum zugestanden: Ein wichtiges Ziel des «Schweizerischen Fussgängerverbandes» (SFV). Präsident Dr. *Anton Flachsmann*: «Für die Anliegen des Fussgängers könnte noch weit mehr getan werden. So wird immer noch zu schnell gefahren. Vor allem in den Quartieren und vor den Fussgängerstreifen. Die definitive Einführung des Tempos 50 ist daher ein wichtiges Ziel des Verbandes. Zudem sollten im Rahmen der Stadterneuerung der öffentliche Verkehr und auch die Idee der Wohnstrasse mehr gefördert werden.»

Keine Ghetto-Spielplätze mehr

Wohnstrassen sind auch ein Anliegen der «Pro Juventute». Und sie hilft dabei nicht nur mit Finanzen, sondern sucht die konkrete Zusammenarbeit mit den Bewohnern. Die «Pro Juventute» will damit «Hilfe zur Selbsthilfe» anbieten, wie sich *Tobias Brügger* von der Abteilung Freizeiddienst ausdrückt. Allgemein werde mit der Quartierarbeit





eine persönlichere Lebensgestaltung, eine Verkleinerung der Strukturen und eine «Dorfgemeinschaft im modernen Rahmen» angestrebt. In bezug auf die Kinderspielplätze setzt sich die «Pro Juventute» für gesamthaft bespielbare Wohnumgebungen ein: «Wir wollen keine Ghetto-Spielplätze mehr.» Dass das Umdenken bezüglich der Spielplatzgestaltung in Zürich wohl auf der Planungsebene erfolgt sei, dass aber konkrete Projekte mit neuen Ideen auf der politischen Ebene auf Widerstand stossen, führt *Paul Wahl* vom «Elternverein Zürich 2» an: «Zu viele Politiker sind noch mit dem Alten und Traditionellen verhaftet und lassen neuen Ideen keine oder zuwenig Entfaltungsmöglichkeiten.» Ein Ausspruch, der sich auch auf die Zürcher Jugendunruhen übertragen lässt.

Stadterneuerung und Jugendunruhen

Der Unwille, sich der Lebensform, dem Leistungsdenken und der damit zusammenhängenden Entwicklung der Umwelt im Stile der Elterngeneration anzupassen, hat vor allem in Zürich, aber auch in Bern, Lausanne und Basel zu den bekannten Krawallen geführt. Dass diese Unruhen auch mit dem Bedürfnis der Jugend nach einer menschlicheren Stadt zusammenhängen, ist nicht von der Hand zu weisen. Nur: Ihre Bedürfnisse lassen sich nicht mit Fassaden-Arbeit befriedigen. Die Demonstranten rufen nach mehr: nach Lebensraum, Grünfläche und günstigem Wohnraum. Nach den Zielen der Stadterneuerungs-Kampagne also. Aber sie rufen es lauter als andere – sie rufen es mit Gewalt. Der Zürcher Sozialarbeiter und während der Betriebszeit Mitarbeiter des Autonomen Jugend-Zentrums (AJZ), *Rolf Bauert*, erklärt sich das Ringen um das AJZ nicht nur mit dem Bedürfnis nach einem unabhängigen Treffpunkt, sondern ebenso mit der Hoffnung der Jugendlichen, hier einen ihnen entsprechenden Lebensraum, eine Heimat zu finden. «Stadterneuerung heisst für mich demzufolge, dass Zürich das AJZ wieder öffnet.» Die Zürcher Stadträtin und Vorsteherin des Sozialamtes, *Dr. Emilie Lieberherr*, sieht das Leitmotiv der Unruhen nicht in erster Linie im Fehlen von Treffpunkten wie dem AJZ, sondern in der allgemeinen Situation der Stadt: «Ich bin nicht gegen selbständig verwaltete Jugendhäuser; doch in die

Der Quartierplatz «La Sallaz» in Lausanne heute und morgen: Eine neue Strasse wird es ermöglichen, den Platz zu einem Fussgängerbereich umzugestalten. Das Projekt sieht auch vor, dass neue Wohnungen, Geschäftsräume und eine Parkgarage geschaffen werden (Bilder Stadtbauamt Lausanne).



«Es geht uns alle an, wenn unsere schönsten Gebäude verschmiert werden», meinte Bundespräsident Kurt Furgler bei der Eröffnung der Stadterneuerungskampagne in der Schweiz. Die gesprayten Rufe von Jugendlichen sind auch Unmutszeugen über den Zustand des städtischen Lebensraumes (Bild Schmidt).

Stadterneuerung muss die gesamte Umwelt mit einbezogen werden. Wenn also zum Beispiel die gute Bausubstanz erhalten wird und im sozialen und kommunikativen Bereich lebensfähige Strukturen geschaffen werden, so wird in meinen Augen bereits viel für die Stadterneuerung getan.»

Die Jugendunruhen also deutliches Warnzeichen für sinkende Lebensqualität? Wie sieht es hier in der Kleinstadt aus? *Wil*, Städtchen mit 16000 Einwohnern im Sanktgallischen. Der Sozialarbeiter *Paul Holenstein* ist der Ansicht, dass hier die Probleme nicht grundsätzlich anders gelagert sind. Aber von einer Jugendbewegung wie in Zürich bemerke man wenig. «Ich bin aber nicht sicher, ob in Zukunft alles ruhig bleiben wird. Denn die Grossstadtprobleme kommen nach einer gewissen Verzögerung auch zu uns. Und ob die Bedürfnisse der *Wiler Jugend* trotz der aufgeschlossenen Behörden langfristig gedeckt sind, bin ich mir auch nicht sicher.» Als aufgeschlossen werden die Behörden definiert, da sie der Jugend ein Freizeithaus eingerichtet haben und sich um den Bau von Sportanlagen bemühen. «Wir taten das, bevor es in Zürich losging. Und ich glaube, sagen zu können, dass das Konzept gelungen ist», meint der *Wiler Gemeinderat* und Lehrer *Marcel Berlinger*. «Aber wir wollen nicht auf diesem Punkt stehenbleiben, sondern weitermachen.»

Christian Schmidt

Die Länggasse in Bern:

Quartier im Umbruch

«Ort: Bern, Länggassquartier. Zeit: Ende der siebziger, Anfang der achtziger Jahre – oder genauer: 5 Minuten vor 12.» So umschreibt das Berner Stadtplanungsamt die Situation im Länggassquartier. Der Verkehr drückt, Wohnraum wird verdrängt, Vorgärten verschwinden: die Bevölkerung nahm in acht Jahren um 3000 Personen ab. Ist die Situation daher ausweglos für die Einwohner, für Familien mit Kindern? Oder sind Verbesserungen möglich?

Die Länggasse ist ein typisches zentrumnahes Wohn- und Arbeitsplatzquartier der Stadt Bern. Im wesentlichen noch im letzten Jahrhundert erbaut, ist das Quartier heute in seiner Entwicklung an einem kritischen Punkt angelangt. Büros und Geschäfte haben Wohnraum verdrängt, es sind Bäume, Vorgärten und Hinterhofoasen verschwunden, und der rollende Verkehr und parkierte Autos beeinträchtigen die Wohnlichkeit. Der Abbruch wertvoller alter Häuser, der Verlust von Kleingewerbe, Quartierbeizen, kleiner Geschäfte und andere für den Bewohner ungünstige Veränderungen dauern an. Resultat: viele Bewohner verlassen Quartier und Stadt und ziehen in die Vorortsgemeinden.

Lösungen für heute und morgen

Das Unbehagen über diese Entwicklung hat in Bern früh zu konkreten Schritten gegen die Zerstörung der Lebensqualität in den Quartieren geführt. Bereits 1975 ist mit dem *Nutzungszonenplan*, welcher Art und Anteil der verschiedenen Nutzungen festlegt, ein weiteres ungeordnetes Vordringen von Büro- und Geschäftsnutzungen gestoppt und 1979 mit einer *neuen Bauordnung* ein Baum- und Vorgartenschutz eingeführt und der Anreiz zur Zerstörung wertvoller alter Bausubstanz herabgemindert worden. Nutzungszonenplan und Bauordnung allein genügen jedoch nicht, um Wohnlichkeit zu garantieren. Aus dieser Erkenntnis heraus wurde das Länggassquartier ausgewählt, um neue Vorgehensweisen und Massnahmen für die Quartierplanungen in der Stadt Bern zu entwickeln und zu testen. Am 2. Mai 1979 erteilte der Stadtrat dem Stadtplanungsamt den Auftrag zur Durchführung der *Pilotstudie Länggasse*. Das Planungsprojekt hat zum Ziel, Wege aufzuzeigen, wie Nutzungskonflikte in

den bestehenden Quartierstrukturen unter aktiver Mitarbeit der Bevölkerung bewältigt werden können. Ausgehend davon, dass die Stadt und ihre Quartiere ähnlich einem lebendigen Organismus nicht beliebig nach Wunschbildern neu zu formen sind, richtet sich die Planung nicht auf einen idealen, langfristig zu erreichenden Endzustand aus, sondern strebt, von aktuellen Problemen ausgehend, brauchbare Lösungen für heute und morgen an. Die Planung erhebt auch nicht den Anspruch, wissenschaftlich zu sein. Unter der Zielsetzung eines möglichst *günstigen Kosten/Nutzen-Verhältnisses* werden deshalb anstelle breit angelegter allgemeiner Untersuchungen an besonders erfolgversprechenden Stellen aktualitäts- und problembezogene Einzeluntersuchungen angestellt. Wirkung geht vor Vollständigkeit.

Experiment geglückt

Nach Halbzeit der auf vier Jahre befristeten Pilotstudie liegen heute folgende *erste Ergebnisse* vor: Mit dem Aufbau einer Projekt-Infrastruktur (Quartierlokal, regelmässige offene Gespräche zwischen Verwaltung und Bewohnern, Länggass-

blatt, Planungsatlas usw.) wurden vorerst die Möglichkeiten für eine vermehrte Mitsprache der Bewohner geschaffen. Mit zwei neu geschaffenen Spielplätzen, einer Radwegnetzplanung, einem Projekt für drei Wohnstrassen, einem Strasseninventar, welches Grundlagen zur Beurteilung von Nutzungskonflikten in städtischen Strassenräumen bringt, und einer Baustrukturuntersuchung, welche die Möglichkeiten und Grenzen der Erhaltung wertvoller Quartierstrukturen aufzeigt, konnten bereits einige Projektstudien erfolgreich abgeschlossen werden beziehungsweise stehen kurz vor ihrem Abschluss. *Weitere Studien*, wie zum Beispiel eine Fusswegplanung, sind auf guten Wegen. Und in den nächsten zwei Jahren dürften noch einige vielversprechende neue Projekte hinzukommen.

Obwohl viele hochgesteckte Erwartungen nicht erfüllt werden konnten, darf das Experiment bereits heute als *geglückt* betrachtet werden. Die Pilotstudie hat während ihrer bisherigen Laufzeit wichtige Impulse vermitteln können sowie wertvolle Erfahrungen und Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Mitwirkung von Betroffenen bei Planungsprozessen gebracht. *Stadtplanungsamt Bern*

Mit dem Pilotprojekt «Länggasse» in Bern sollen Wege aufgezeigt werden, wie Nutzungskonflikte in den bestehenden Quartieren unter Mitarbeit der Bevölkerung vermieden werden können. Bis heute wurden so neue Spielplätze verwirklicht sowie ein Radwegnetz und mehrere Wohnstrassen projektiert (Bild Stadtplanungsamt Bern).



Lausanner «Träume»

Graue Planung – dem Menschen zuliebe

Nur mit Wehklagen über den Zustand der Städte ist es nicht getan. Wie soll sie daher aussehen, die Stadt? Was stecken für Ideen und Ziele hinter der grauen Planung? – Fussgängerzonen, günstiger Wohnraum, Förderung des öffentlichen Verkehrs: Der Lausanner Stadtplaner gibt einen Einblick in sein Tätigkeitsfeld; er erzählt seine Träume von der Stadt – oder dem Luftschloss? – Lausanne.

Die «graue» Planung steht im Gegensatz zur «grünen», die man anlässlich der Ausstellung in Basel darzulegen versucht hat. Und der Gegensatz Stadt-Land, die Bezeichnung «grau» verurteilt die Stadt im vornherein! Wenn unsere Landschaft so viele, meist zu Recht angekreidete Schläge hat einstecken müssen, so darf nicht vergessen werden, dass in der gleichen Zeit auch die städtischen Ballungszentren ihr Leben allmählich aushauchten. Das allerdings, ohne dass diese Entwicklung bis vor ein paar Monaten viel Staub aufgewirbelt hätte. Die wirtschaftliche und demographische Entwicklung der Nachkriegszeit, verbunden mit dem gewaltigen Anstieg der Mobilität, hat die Stadt und das Land zum Verlierer, die Vororte aber zum Gewinner gemacht! Will man also die «grüne» von der «grauen» Planung unterscheiden, so kann man sich in der Zielscheibe irren...

«Träume» für die Stadtplanung

Es ist sehr faszinierend zu denken, dass eine persönliche Vorstellung der Stadt auf einen Schlag konkretisiert werden könnte, um so alle sich dahinter verbergenden Widersprüche aufzuheben. Aber es ist ebenso eine gefährliche Sache. Traum und Alptraum sind oft nah beieinander. Gewisse unserer Vorgänger konnten ihre Visionen verwirklichen; meistens in neu gebauten Städten oder in Diktaturen. Wollte man aber eine Idee, die sich von den Tendenzen eines bestehenden städtischen Milieus ganz entfernt, durchbringen, so würden dafür grosse Mittel benötigt... besonders polizeiliche!

In einem Land, das sich eines hohen *Volkseinkommens* und eines dezentralen demokratischen Sy-

stems erfreut, sind die die Entwicklung einer Stadt bestimmenden Kräfte so zahlreich und verschiedenartig, dass nur die geduldige Suche nach einem Konsens im Rahmen beschränkter Lösungswege möglich ist. Die Ergebnisse sind im Vergleich zu den dafür unternommenen Anstrengungen oft enttäuschend. Aber sie werden immer streng beurteilt von den «Träumern», die vom Elfenbeinturm herab verordnen, dass es nun genüge... So wie beim Auto, das – um die Stadt wiederzubeleben – nur zu verschwinden hätte!

Das Auto in der Stadt

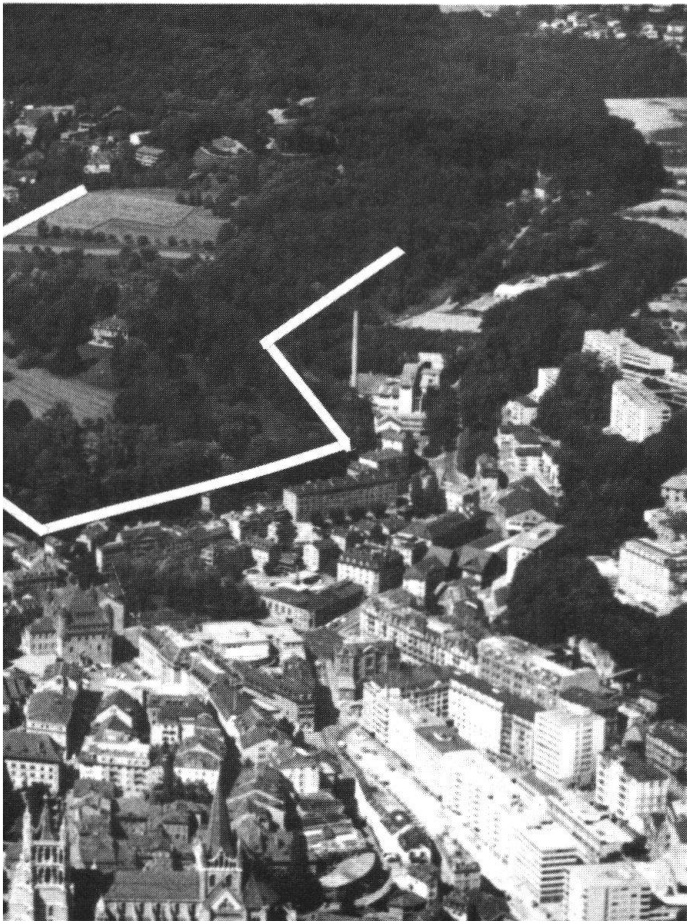
Durch den Privat-Verkehr haben wir uns alle eine Neuigkeit erworben: Die *unbeschränkte Mobilität*. Und jedermann neigt zu glauben, dass dieses Phänomen der Zivilisation von nun an ein dauerndes Geschenk sei, dem wir in allen unseren Projekten Rechnung zu tragen hätten. Auf solche Bedürfnisse, die einzig durch die öffentlichen Verkehrsmittel befriedigt werden können, müssen wir aber Antworten finden. Ob wir es nun wollen oder nicht. Es ist wahr, dass diese frei wählbare Mobilität allgemein zum Ausbruch des städtischen Organismus beigetragen und dass sie in den Theorien der Städtebauer eine wichtige Rolle gespielt hat. So wie in der «*Charta von Athen*» (die Aufspaltung der



menschlichen Siedlungen in Wohnen und Arbeiten versteht sich nicht ohne sie; als Gegenmittel muss man von einer Flucht in die elektronischen Medien und ihre Zukunft «träumen»...).

Seit einigen Jahren erkennen wir die Gefahren der Verstädterung der Vororte und die Gefahren des anhaltenden Verlustes von Heimat, bestimmten Arten von Arbeitsplätzen und wirtschaftlicher Konzentration im peripheren Kranz unserer Ballungszentren. Erstaunlicherweise wollen bestimmte Leute in der Anwesenheit des Autos *in der Stadt* den Hauptgrund für diese Entwicklung sehen, während sie doch offenbar zuerst von der optimalen Erreichbarkeit von Fahrzielen *in der Vorstadt* verschuldet wurde. Also durch die Gegenwart des Privat-Verkehrs im Umkreis der Stadt! Müsste man daher den Privat-Verkehr im ganzen Land abschaffen? Diese Überlegungen führen mich zu einer Feststellung, die für «Träumer» nicht eben modern klingt: der Zugang zur Stadt für den Individualverkehr muss für alle jene wirtschaftlichen und kulturellen Bereiche gewährleistet sein, die die

Grünraum für die Öffentlichkeit: Die Stadt Lausanne beabsichtigt, das Gut «Hermitage» aufzukaufen und den bis ins Stadtzentrum reichenden Park der Bevölkerung als Naherholungsraum zur Verfügung zu stellen (Bild Stadtbauamt Lausanne).



Stadt lebensfähig erhalten. Zwei Bedingungen sind aber in diesem Zusammenhang zu stellen!

- *Die Masse des Pendler-Verkehrs muss auf die öffentlichen Verkehrsmittel umgeleitet werden, um so die mit dem bestehenden Strassennetz unvereinbaren Verkehrsspitzen zu umgehen.*

- *Parkhäuser für den Privat-Verkehr müssen ausserhalb des Gemeingutes errichtet werden. Der dadurch freiwerdende Boden soll entweder den öffentlichen Verkehrsmitteln (eigene Fahrbahn, geräumigere Haltestellen) oder den Fussgängern zu gute kommen.*

Dem schliesst sich die Überzeugung an, wonach der Mobilismus in unserer Gesellschaft derart verwurzelt ist, dass die Motorfahrzeuge verbessert und wieder tragbar werden für unsere Umwelt (im 19. Jahrhundert beklagten sich die Einwohner über den Pferdemist und das Getöse der eisenbeschlagenen Wagenräder; heute beklagen wir uns über den Anstieg des Stickstoff-Dioxyds und über den Gummi-Staub...).

Den gebauten Lebensraum verbessern

Wir erben einen gebauten Lebensraum, der im wesentlichen auch noch das Stadtbild im 21. Jahrhundert prägen wird. Also muss man nicht grosse Umwälzungen abwarten, die alle unsere städtischen Probleme lösen sollen. Im Gegenteil: es ist zu befürchten, dass gewisse Bewegungen als Reaktion auf die manchmal anarchistische Entwicklung der Hochkonjunktur-Jahre jede Baumöglichkeit zu verhindern trachten werden. In Anbetracht des Exodus aus der Stadt (Abwanderung der Bevölkerung, Verlust von Arbeitsplätzen) kann sich der Städtebau aber nicht auf eine solche Alternative einlassen.

Es gibt Möglichkeiten, dieser Entwicklung entgegenzutreten. In Lausanne wurden im September 1980 verschiedene Projekte im Rathaus der Bevölkerung vorgestellt. So Pläne für die Gestaltung des Bahnhofplatzes, des «Riponne» und des «Navigation»-Platzes. Und im vergangenen März konnten mehrere Projekte für die *Wiederbelebung des Stadtzentrums* eingesehen werden. Um das Getriebe der Stadtflucht zu hemmen, wurden schon 1972 erste Anstrengungen unternommen. Eine Reihe von Nutzungsplänen, die für die Quartiere im Zentrum systematisch erarbeitet worden waren, hatten zum Ziel, die Richtlinien und im allgemeinen die existierenden Bauvolumen zu garantieren. Zudem enthielten sie die Auflage, dass der Wohnraum von umfunktionierten oder umgebauten Gebäuden im gleichen Masse wieder errichtet werden müsse. Heute hat man für die neuesten Quartiere um die alte Stadt analoge Massnahmen getroffen.

Diese Pläne sind gleichzeitig mit dem fortschrittlichen Einrichten von Fussgängerzonen und -plätzen in Kraft getreten. Der Wille, den Wohnraum in der Stadt zu erhalten, kommt natürlich dem Versuch gleich, damit den Lebensraum zu verbessern.

Transitverkehr aus der Stadt

Alle diese Anordnungen haben aber auf lange Sicht nur eine *stabilisierende Wirkung* und können in kurzer Zeit keinen nennenswerten, qualitativen Umschwung herbeiführen (man wird sich erinnern, dass ein schöner Teil der Stadtfucht mit dem Bedürfnis nach mehr Wohnfläche pro Einwohner zusammenhängt). Um nun ihren deutlichen Willen, auf diese Entwicklung einzuwirken, zu zeigen, beabsichtigt die Stadt Lausanne der Verwirklichung zweier wichtiger multifunktionaler Projekte den Vorrang zu geben: Sie sollen das Stadtzentrum mittels «Induktion» wiederbeleben. Mit diesen Vorhaben sollen in den Quartieren «Flon» und «Rôtillon» Lagerhäuser und veraltete, baufällige Gebäude ersetzt werden.

Diese Projekte sind nicht neu. Ich habe schon 1978 in einem Vortrag vor der Vereinigung für Landesplanung darauf hingewiesen. Nun kommen noch weitere Aktionen und Vorschläge dazu, die gleichermaßen zur Erneuerung und Verbesserung der Grundlagen des städtischen Lebens beitragen. So beispielsweise der Aufkauf des Besitzes «Hermitage» durch die Stadt. Das Gut erstreckt sich als zukünftiger, öffentlicher Park vom Wald «Sauvabélin» bis ins Herz der Stadt. Ebenso dazu gehört das Ziel, einen beträchtlichen Teil des Transitverkehrs zwischen dem Stadtzentrum und der Autobahnbrücke von den Wohnquartieren entlang der Strassen «Victor-Ruffy», «Béthusy» und «Bugnon» wegzuführen. Der Verkehr soll dabei mittels einer neuen Verbindung, die sich der im «Flon»-Tal bestehenden Aufschüttungen bedient, geleitet werden. Dieses Vorhaben wird es erlauben, einen zweitrangigen Zentrumsplatz in «La Sallaz» vom Verkehr zu befreien und ihn den Fussgängern sowie den Benützern der öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung zu stellen.

Die Erneuerung des Zentrums

Im Überblick haben alle diese Projekte ein gemeinsames Ziel: *Die Erneuerung des Stadtzentrums*. In verschiedener Hinsicht beziehen sie sich dabei auf die vordringlichen Aktionen, die sich in vier Punkten zusammenfassen lassen:

- Schaffen von neuem, in das städtische Leben integriertem Wohnraum und – wo die Stadt Bodenrechte



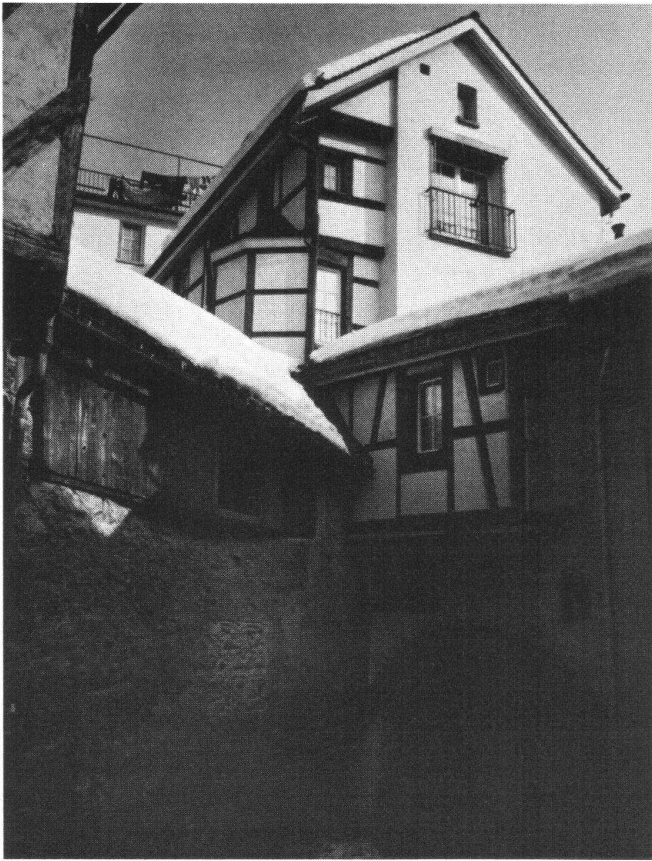
Durch ein umfassendes Sanierungsprojekt konnte das Churer Altstadtquartier «Arcas» einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die beiden obigen Bilder zeigen eines der Häuser am Bärenloch vor und nach der Renovation (Bilder Schuler/Hartmann).

besitzt – die Bevorzugung der Verwirklichung von Wohnraum zu mässigen Zinsen

- Schaffen von neuen Arbeitsplätzen und von in das Stadtleben integrierten Arbeitsplätzen
- Verbesserung der städtischen Umweltsbedingungen durch Ausdehnung der öffentlich zugänglichen Pärke, der Fussgängerzonen und durch die Verlegung der Parkplätze unter den Boden
- Garantie der Zugänglichkeit des Stadtzentrums für den öffentlichen und privaten Verkehr, indem die Fahrspuren und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verbessert und die vom Privat-Verkehr verursachten Immissionen verringert werden.

Diese Ziele und Handlungsvorschläge werden von den einen wohl nun als *Luftschloss*, von den anderen als *geistlosester Konformismus* eingestuft werden. Aus meiner Sicht, als Städtebauer einer lokalen Gemeinschaft, glaube ich, dass sie einfach in der Mitte der zahlreichen und unterschiedlichen Absichten der sich um unser städtisches Leben bemühenden Menschen liegen.

François Vuillomenet, Vorsteher
des Amtes für Städtebau, Lausanne



Churer Altstadt:

Mehr Sonne und Licht

shs. Nicht nur Restauration, sondern aktive Erneuerung wollte der Churer Architekt Theodor Hartmann mit der Neugestaltung des Altstadtquartiers «Arcas» erreichen: das Quartier sollte restauriert sowie von historisch und baukulturell wertlosen Magazinbauten befreit, gleichzeitig aber auch wirtschaftlich wiederbelebt werden.

Mit der Neugestaltung des ein längliches Dreieck umschreibenden Altstadtquartiers «Arcas» strebte Architekt Theodor Hartmann einerseits eine optische Stadterneuerung durch die Restauration der – teils gotischen – Reihenhäuser an; andererseits sollten neben dieser Kosmetik die für die Revitalisierung notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt und das gewerbliche Leben unterstützt werden. So setzte sich Hartmann in seiner 1968 im Auftrag des Churer Stadtrates erarbeiteten Studie über den Marktplatz das Ziel, ein Modell zu erarbeiten, «in welchem alle Belange der Wiederherstellung eines Altstadtquartiers unter Einbeziehung der heutigen

Erfordernisse an Wohnhygiene, Prosperität, Attraktivität, Verkehrsregelung, Zuweisung von Fussgängerzonen, Parkierung usw. miteinbezogen werden». Hartmann schlug daher vor, einige alte, historisch und baukulturell wertlose Magazinbauten ersatzlos abzureissen. Dadurch sollte ein neuer «Arcas» entstehen: eine grosszügige dreieckige sonnige Freifläche, die – dem Fussgänger reserviert – vielerlei Verwendungsmöglichkeiten für Veranstaltungen und Volksfeste in sich bergen sollte.

Oben Freifläche – unten Parkplätze

An Neugestaltungsvorschlägen sah das Projekt neben den Umzeichnungen für die Fassadenfluchten, der unterirdischen Nutzung des Platzes als Parkgarage und Zivilschutzraum auch Möglichkeiten für neue Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen vor. «Die Studie ergibt», so Hartmann, «dass nichts Neues erfunden werden muss. Es muss lediglich bestehendes Schlechtes entfernt werden.»

Ende 1970 wurde die Realisierung des Projektes an die Hand genommen: Die alten Magazinbauten wurden abgerissen, der Bau der unterirdischen Anlagen, die Installation einer Fernheizung und die Restauration der Häuser Schritt für Schritt vorangetrieben. Die alten Bürgerhäuser wurden dabei zum Teil ausgekernt, zum Teil nur renoviert. Die Fassaden wurden in Zusammenarbeit mit der Altstadt- und einer Farbenkommission gestrichen. 1978 erfolgte die Einweihung des neu entstandenen «Arcas»-Platzes (siehe auch «Heimatschutz» 1/79). Die Neugestaltung des Quartiers hatte auch *Auswirkungen auf andere Quartiere*: Die Churer wurden sich bewusst, dass Revitalisierung im Stile des «Arcas» ein Weg zu sein schien.

Soziale Umschichtung

Heute, nachdem der «Arcas» seit zweieinhalb Jahren fertiggestellt ist, kann Architekt Theodor Hartmann nach seinen eigenen Aussagen für sich beanspruchen, nur ein *gutes Echo* aus der Bevölkerung gehabt zu haben. Ein Beispiel gelungener Stadterneuerung also? – Nicht ganz. Denn mit der Revitalisierung des Quartiers änderte sich die soziale Schichtung des Quartiers stark. Dazu Hartmann: «Bei der Projektierung wurden die *sozialen Konsequenzen* der Neugestaltung vom Auftraggeber vergessen. Die damaligen Bewohner – Griechen, Türken und Spanier – mussten weichen. Sie passten auch nicht in die alten Bürgerhäuser. Im Laufe der Sanierung wurden die Häuser dann stockwerkweise verkauft.»

Winterthurs Quartiersspielplatz-Modell

Der Quartiersspielplatz soll das Netz der wohnungsnahen Spielplätze für Kleinkinder und Schüler der Kindergärten und ersten Schulstufen innerhalb der Wohnquartiereinheit ergänzen. Das Spiel der grossen Kinder ist bewegter und lauter als das der Kleinkinder. Man sollte daher deren Spielplätze nicht direkt vor den Wohnungen anlegen. Wenn diese Spielflächen auch nicht allzuweit von den Wohnungen entfernt sein dürfen, so ist doch ein Anmarsch von rund einem Kilometer oder 15 Minuten zumutbar. Mammutspielplätze sind dabei zu vermeiden. Der Siedlungs- oder Quartiersspielplatz soll als weiträumiges Areal mit Spielmöglichkeiten für verschiedene Altersstufen angelegt werden, damit sich – wenn immer möglich – die verschiedenartigen Geschwister darauf tummeln können. Das Schwergewicht soll bei Einrichtungen für Schulkinder der mittleren und oberen Altersstufe liegen. Denkbar sind je nach Situation und quartierinternen Bedürfnissen folgende Anlagenteile:

- Allgemeine Spieleinrichtungen
- Bauspielplatz
- Sport-, Spiel- und Tummelplatz
- Hartplatz
- Schlittelhügel
- Tierhaltung (eventuell)
- Räumlichkeiten für Schlechtwetterspiele

Aufgrund der rückläufigen baulichen Entwicklung ist anzunehmen, dass in naher Zukunft private Spielplätze für Schüler nur im Ausnahmefall entstehen werden. Zudem ergeben sich bei höheren Wohndichten, verbunden mit den verschiedenen Bedürfnissen der Anwohner, bei der Unterbringung dieser Quartiersspielplätze durch ihre Lärmentwicklung kaum vermeidbare Zielkonflikte. Dies verpflichtet aber die Öffentlichkeit, stellvertretend etwas zu unternehmen. Den Orts- und Quartiervereinen ist dabei für den Bau und Betrieb eine wesentliche Rolle zugedacht, während sie die Stadt planerisch, organisatorisch und betrieblich unterstützt.

Aufgrund eines städtischen Konzeptes wurde eine Reihe von Arealen für derartige kombinierte Anlagen ausgeschieden. Sie wurden und werden aber erst dann gebaut, wenn das betreffende Quartier das Bedürfnis nach einer solchen Anlage selbst erkennt und wesentliche Teile der Organisation und des Betriebes übernimmt und mittels Eigenleistungen, Sammlungen und Festanlässen

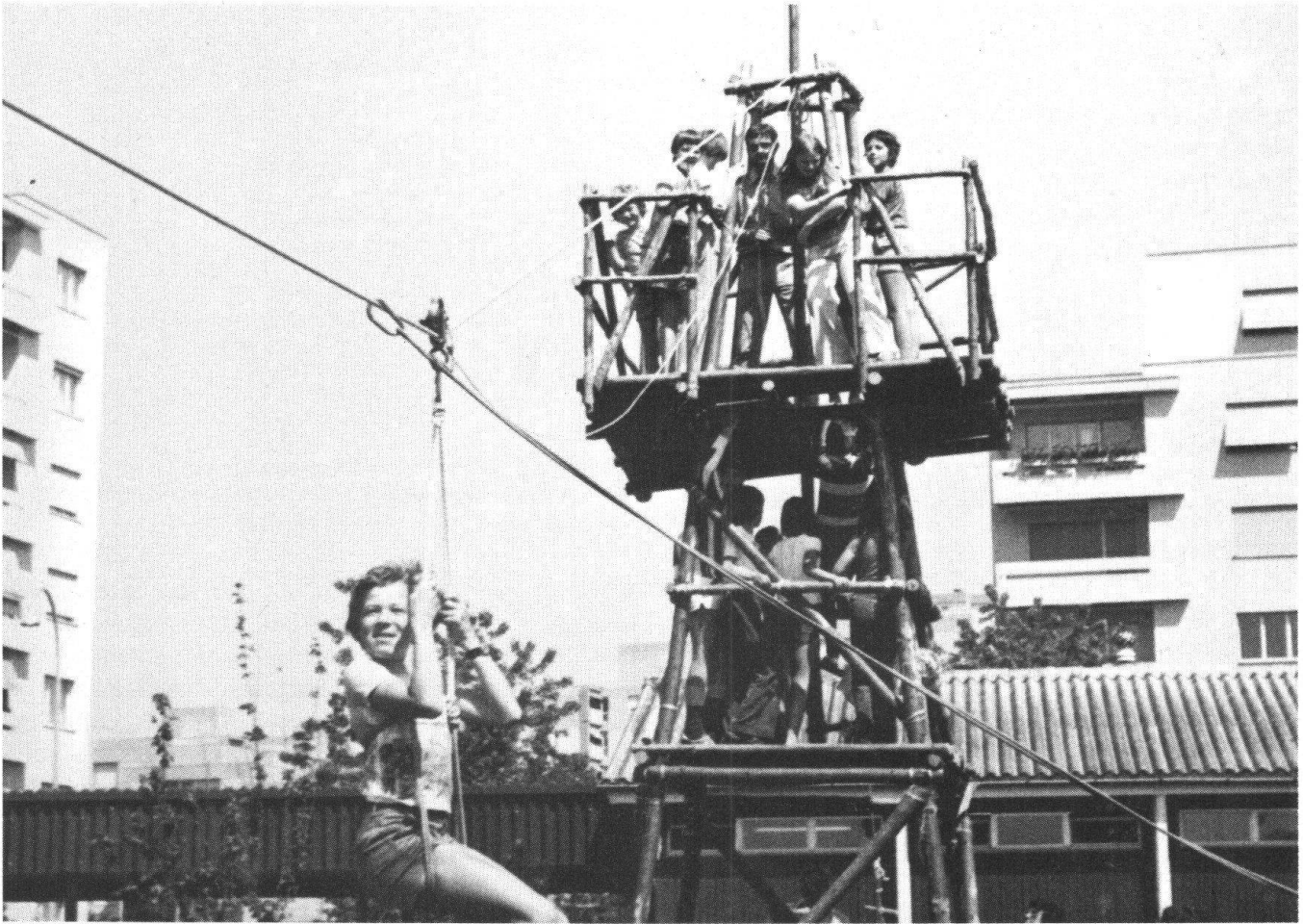
auch Anteile der Kosten übernimmt. Der Ausbaugrad und der Umfang der einzelnen Anlagen unterscheidet sich entsprechend den verschiedenen Bedürfnissen der Quartiere und den verschiedenen Randbedingungen die sich aus den verfügbaren Arealen und den finanziellen und betrieblichen Möglichkeiten ergeben. Bis heute sind auf diese Art sieben Anlagen entstanden, eine weitere ist im Bau begriffen. In der Folge ist die erste derartige Anlage dargestellt. Sie diente für die folgenden für Planung, Bau und Betrieb gewissermassen als Pilotanlage.

Die Quartiervereine von Winterthur-Töss befassten sich seit Jahren mit dem Problem einer Ersatzlösung für den durch die Autobahn verlorenen Sport- und Tummelplatz im Quartier Nägelsee. Der Fussballplatz konnte vor einigen Jahren ersetzt werden, doch fehlte immer noch ein siedlungsnaher allgemeiner Tummelplatz. Gezwungenermassen spielten die Kinder vermehrt auf den immer gefährlicher werdenden Strassen. Eine Kommission aus Vertretern der verschiedenen Quartiervereine studierte etliche Lösungen im Nägelseequartier. Nachdem sich siedlungsnähere Lösungen nicht eigneten oder nicht kurzfristig realisieren liessen, zogen sie ein Areal ca. 400 Meter vom Siedlungsschwerpunkt «Nägelsee» entfernt in Betracht. An einer Aussprache aller örtlichen Vereine und des Quartiervereins wurde diesem Standort zugestimmt und eine Arbeitsgruppe gewählt, welche die Erstellung eines vielseitigen Spielplatzes für die Jugend an die Hand nehmen sollte. Die Stadt Winterthur, die bereits ein Konzept für das gesamte Stadtgebiet zur Realisierung von Quartiersspielplätzen erstellt hatte, fand sich bereit, das in ihrem Besitz befindliche, etwa 3500 m² grosse Areal, für diesen Zweck zur Verfügung zu stellen. Heute ist an dieser Stelle eine hübsche Anlage verwirklicht mit Klubhaus, Kleinkinderspielplatz, Hartplatz, Spielwiese und Bauspielplatz.

Der Gesamtaufwand betrug rund 180000 Fr. Der Quartierverein steuerte etwa 40000 Fr. in Form von Eigenleistung (z. B. Fronarbeit) bei. Zuständig für Krediterteilung war der Grosse Gemeinderat. Aufsicht, Betrieb und teilweise auch Unterhalt der heutigen Anlage werden durch Freiwillige des Quartiervereins wahrgenommen.

Die Mitbeteiligung der Bevölkerung wurde ein grosser Erfolg, und die Anlage hat sich bewährt.

Stadtplanungsamt Winterthur



Zu einem wegweisenden Erfolg für die Behörden und die betroffene Bevölkerung wurde in Winterthur das Quartierspielplatz-Modell Nägelsee. Ein Gemeinschaftswerk in Fronarbeit, das viel zur Hebung der Lebensqualität der Anwohner beigetragen hat und sich bei den Kindern grosser Beliebtheit erfreut (Bild Stadtplanungsamt Winterthur).

Stadterneuerung in Basel:

Wir sitzen alle im gleichen Boot

Ausgedehnte, attraktive Fussgängerzonen und Wohnstrassen hat die Stadt Basel an mehreren Orten geschaffen. Wichtige Impulse vermochten auch verschiedene Pilotprojekte in bezug auf die Bau- und Quartiersanierung zu geben. Hintergrund dieser Stadterneuerungs-Aktivitäten ist jedoch die Erkenntnis, dass der Staat allein die Lebensqualität nicht verbessern kann. Dazu braucht es die Anstrengungen aller Beteiligten.

Die Verbesserung der Lebensqualität als politisches Ziel hat in Basel aus mehreren Gründen eine hohe Priorität: Basel ist ein Stadtstaat, der für alle

sozialen und kulturellen Aufgaben auf sich selber gestellt ist. Die *starke Abwanderung* führt zu einer unausgeglichene Bevölkerungsstruktur. Wird in der Alterspyramide der mittlere Teil mit den 30- bis 50jährigen zu klein, ist die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt gefährdet, und es können politische Verhältnisse entstehen, die den Herausforderungen der heutigen Zeit weniger gut gewachsen sind. Die Abwanderung der 30- bis 50jährigen wird vor allem durch die *Wohnqualität* in Basel bestimmt. Diese Problematik sowie das generelle Ziel, die Wohnqualität in den sehr dicht gebauten Wohnquartieren der Cityrandgebiete zu verbessern, bestimmte schon seit den Anfängen der siebziger Jahre die Stadtplanungspolitik der Basler Regierung. Heute kann eine ganze Reihe von Verbesserungen aufgezeigt werden.

Parkhäuser zur Verkehrsberuhigung

Der Staat kann alleine die Lebensqualität und im speziellen die Wohnqualität nur sehr beschränkt verändern. Es muss ein breiter Konsens über die

Notwendigkeit dieser Anstrengungen bei der Bevölkerung und der Wirtschaft erreicht werden. Mit einer intensiven Förderung des *ständigen Gesprächs* zwischen Privaten und Staat, der Durchführung von mehreren öffentlichen Wettbewerben (Fassadenrenovation, Vorgärten) und der sorgfältigen Publikation der Ziele der Regierung (1975, 1976 und 1981) wurde diese Zusammenarbeit gefördert. In diesen Kontext gehören auch die starken Impulse, die durch die *Grau 80* ausgelöst wurden.

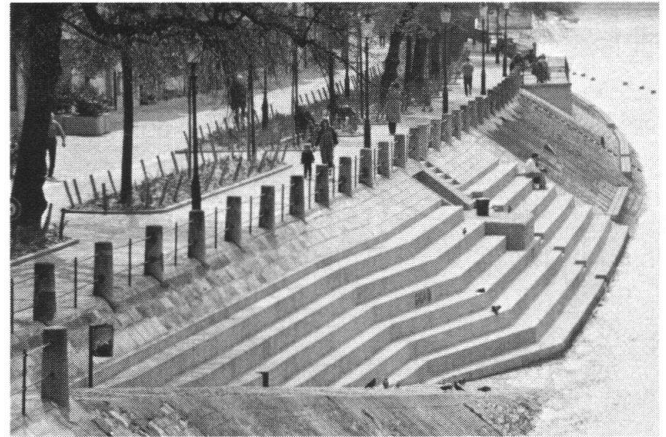
Eine Verbesserung der *Wohn- und Freizeitqualität* einer Stadt kann der Staat kurzfristig vor allem durch Veränderungen im Strassenraum erreichen. Im Vordergrund stehen Massnahmen im Bereich des Verkehrs und gestalterische Veränderungen bei den Fussgängerbereichen. Auf beiden Gebieten wurde in Basel in den letzten 20 Jahren sehr viel getan.

Der Bau der Osttangente und Teile des Cityringes mit grossen Parkhäusern haben in einigen Wohnquartieren und in der Innenstadt grosse Verbesserungen gebracht. Vor allem wurden aber ausgedehnte und sehr attraktive *Fussgängerzonen* geschaffen (Rheinufer, Centralbahnplatz – Mustermesse mit Theaterplatz, Barfüsserplatz, Freiestrasse und Greifengasse, mehrere Wohnstrassen usw.).

Durch Pilotprojekte wichtige Impulse

Für den Bewohner massgebend ist aber immer sein unmittelbares Wohnumfeld. Hier kurzfristig Ver-

Basel hat seit 1970 14 Prozent seiner Einwohner verloren. Die Behörden wehren sich nun dagegen mit zahlreichen Massnahmen, beispielsweise durch die Entlastung des Zentrums von Privatverkehr (Bild Bräuning).



Zu den «Wiederbelebungsversuchen» der Stadt Basel gehört auch die ausgedehnte und attraktive Fussgängerzone «Oberer Rheinweg» (Bild Bräuning).

besserungen zu erreichen, ist für den Staat sehr schwierig. Der Wohnungsbau ist weitgehend Sache der Privaten und erneuert sich nur sehr langsam. Wohl wurde mit ausgedehnten Schon- und Schutzzonen versucht, die wertvolle Bausubstanz zu erhalten; entscheidend auswirken wird sich diese Massnahme aber erst langfristig. Wichtige Impulse konnten aber durch verschiedene Pilotprojekte vermittelt werden (Renovationsvorhaben in der Altstadt, Quartiersanierung St. Alban durch die Christoph-Merian-Stiftung, Wohnungsbauwettbewerbe). Was Basel vielleicht von anderen Städten etwas unterscheidet, ist die Erkenntnis der an der Stadtentwicklung beteiligten Behörden und Einwohner, im gleichen vollen Boot zu sitzen. Ein Boot, das nicht mehr grösser, sondern nur noch wohnlicher gemacht werden kann.

Carl Fingerhuth, Stadtbaumeister Basel



Aus lokal- und volkswirtschaftlichen Gründen:

Für die Altbausanierung – trotz allem!

Richtet sich die Wohnbausanierung auf die Bedürfnisse der Verbraucher aus und hält sie den Einsatz der volkswirtschaftlichen Produktionsfaktoren möglichst tief, so ist die Altbausanierung – zusammen mit weiteren Aspekten – im allgemeinen vorteilhaft. Mag sie für den strukturellen Rückgang der Bautätigkeit keinen vollwertigen Ersatz sein, so vermeidet sie doch hohe soziale und infrastrukturelle Folgekosten: Trotz aller Kritik sprechen deshalb volkswirtschaftliche Überlegungen für eine verstärkte Altbaumoder- nisierung.

Erneuerung, Sanierung hat sich zu einem Schlagwort, zu einem Modewort entwickelt. Dabei werden – unter anderen – Ziele angestrebt wie

- Verbesserung der allgemeinen Wohnverhältnisse
- Erhaltung preisgünstiger Wohnungen
- Funktionsverbesserung der Städte
- Rückgewinnung einkommensstarker Bevölkerungsschichten in die Kernstädte
- Erhaltung schützenswerter Ortsbilder
- Verbesserung des Wohnumfeldes
- Verbesserung des Wärme- und Schallschutzes
- Langfristige Vermietbarkeit von Wohnraum
- Unterstützung des Baugewerbes

Dabei sind die Ziele nicht nur zahlreich, sondern zum Teil unvereinbar. Es wäre Illusion, gleichzeitig beispielsweise substantielle Wohnwerterhöhungen und preisgünstige Mieten oder die Erhaltung der Sozialstrukturen und die Erhöhung des Anteils wirtschaftlich starker Bevölkerungsgruppen fordern zu wollen.

Sanierungspolitische Ziele

Für die volkswirtschaftliche Beurteilung der Erneuerungstätigkeit ist es nicht gleichgültig, welche sanierungspolitischen Ziele im Vordergrund stehen, beeinflussen sie doch unmittelbar die für die ökonomische Betrachtung wesentlichen Gegebenheiten wie Sanierungsart, Sanierungsumfang, Sanierungsprojekt und Sanierungsraum. Aus ihnen ergeben sich die Grössenordnungen und das geographisch umgrenzte Gebiet für die beschäftigungsspezifischen, preislichen, versorgungspolitischen und strukturellen Auswirkungen der Erneuerungstätigkeit. So können Flächensanierungen mit umfassenden städtebaulichen Funktionsverbesserungen andere Folgen haben als blosse Block- oder Einzelmodernisierungen. Wesentlich sind auch die Vorstellungen über die anzustrebende *Qualität der Wohnungen*. Sie können zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen in bezug auf das erforderliche

Bauvolumen und die Entwicklung der Mietzinse der erneuerten Wohnungen führen. Auch sind Wohnbausanierungen wiederum anders zu beurteilen als jene Fälle, in denen die Sanierung auch gewerbliche und industrielle Bauten, das Wohnumfeld, Verkehrseinrichtungen (beispielsweise Wohnstrassen) und andere Teilbereiche der Siedlungsstruktur umfasst. Schliesslich ist es nicht einerlei, ob als betroffener Wirtschaftsraum nur die jeweilige Sanierungsgemeinde oder eine grössere Gebietseinheit berücksichtigt wird, ist doch beispielsweise mit einer Sanierung, volkswirtschaftlich betrachtet, wenig gewonnen, wenn die sanierungsbedingte Erhöhung der Arbeitsplätze und Steueraufkommen lediglich auf Kosten von Nachbargemeinden zustande kommen würde.

Für und wider

Das Ausmass der *volkswirtschaftlichen Bedeutung der Sanierungstätigkeit* ist von vielen Zielen und Randbedingungen abhängig. Über sie existieren in der Schweiz erst einige vage Vorstellungen. Kommunale Sanierungskonzepte sind dünn gesät. Aus den zur Verfügung stehenden Informationen kann weder über das Ausmass der anstehenden Probleme noch über die Natur der erforderlichen Massnahmen hinreichend Auskunft gewonnen werden. Mehr als einige generelle Aussagen lassen sich daher kaum machen. Doch sollte man sich immerhin nicht nur auf die oft gehörten und zumeist positiven Feststellungen beschränken, dass nämlich die Sanierung die wirtschaftliche Nutzungsdauer früher getätigter Investitionen verlängert, im Vergleich zu Neubauten geringere volkswirtschaftliche Ressourcen bindet, bei günstigen Mietpreisen zu neuzeitlichem Wohnkomfort verhilft, eine bessere Ausnützung der bestehenden Infrastruktur erlaubt sowie als konjunkturpolitisches Instrument zur Stabilisierung der Bautätigkeit beiträgt. In einer volkswirtschaftlichen Gesamtschau

drängt sich eine *differenziertere Beurteilung der Vor- und Nachteile* auf. Dabei sind mit den Kosten und Nutzen der eigentlichen Sanierungstätigkeit auch die Kosten und Nutzen des ursprünglichen Zustandes zu verrechnen. Selbst heruntergekommene Quartiere und Altbauten vermögen nämlich wesentliche soziale und ökonomische Funktionen zu erfüllen. Als weitere volkswirtschaftlich wirksame Vorteile und Nachteile lassen sich noch folgende Faktoren als Beispiele nennen: Verringerung des Wohnungsangebotes für einkommensschwache Gruppen, Zerstörung sozialer Beziehungen, Verschiebung der Sanierungsmerkmale auf andere Gebiete, Umsetzungskosten für Geschäfte und Bewohner, Opportunitätskosten im Bereich öffentlicher Investitionen, Verbesserung der Infrastruktur, Schaffung neuer Arbeitsplätze, sinkende Transportkosten, positive Effekte infolge Verbesserung des Wohnumfeldes, Senkung der Kriminalität, Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Institutionen, Verringerung psychischer und physischer Belastungen und andere mehr.

Mietzinserhöhungen bis zu 280 Prozent

Die meisten dieser Wirkungen lassen sich nur schwer quantifizieren und sind deshalb einer ökonomischen Analyse nicht direkt zugänglich. Zudem sind manche nur im Zusammenhang mit eigentlichen *Flächensanierungen* bedeutsam. Den Flächensanierungen kommt in der Schweiz jedoch geringe Bedeutung zu. Da aber in einigen Städten gleichwohl umfassende Quartiersanierungen im Gespräch sind, dürften hier einige Erfahrungswerte interessieren, die in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1974 aufgrund von 40 Flächensanierungsfällen ermittelt wurden. Es ergab sich, dass allein durch Bekanntwerden möglicher Sanierungsmassnahmen die Bodenpreise um durchschnittlich 16 Prozent anstiegen. Die Neubaumieten im Sanierungsgebiet lagen um 10 bis 15 Prozent über denen von Neubaugebieten. Die Mietpreise lagen nach der Sanierung um 35 bis 250 Prozent über den ehemaligen Altmieten. Bei den Geschäftsräumen betrug der Anstieg zwischen 75 und 280 Prozent. Damit hatten Sozialmieter praktisch keine Chancen mehr, am angestammten Wohnort zu verbleiben. Der Anteil der von der öffentlichen Hand zu tragenden, sogenannten unrentierlichen Kosten belief sich auf rund 60 Prozent der gesamten Sanierungsaufwendungen. Es leuchtet unter diesen Umständen ein, dass die Begeisterung für grossflächige Sanierungen verblasst ist und die Bestrebungen zur *Modernisierung von Altbauten* Auftrieb erhalten haben, obwohl tendenziell gleichgerichtete Effekte natürlich auch in

einem beschränkten Sanierungsrahmen denkbar sind.

Sanft sanieren

Zu den wohnungspolitischen Zielen der Sanierungstätigkeit gehören die Erhaltung der Wohnbausubstanz, die Verbesserung der Wohnungsqualität, die Reduktion der Mietzinsunterschiede zwischen Alt- und Neubauwohnungen, die Sicherung eines preisgünstigen Mietwohnungsbestandes und die Schaffung einer ausgewogeneren Struktur des Wohnungsangebotes. Alle diese Bestrebungen fallen unter den generellen Begriff der *Wohnungsver-sorgung*, und für diese verlangt das Kriterium der ökonomischen Effizienz, dass sie sich erstens auf die Verbraucherwünsche auszurichten hat, zweitens Produktionsfaktoren nur insoweit bindet, als im Wohnungsbereich mindestens gleich hohe Erträge erzielbar sind wie anderswo und drittens den Einsatz der volkswirtschaftlichen Produktionsfaktoren gesamthaft minimiert. Gemessen an diesen drei Kriterien ist die Altbaumodernisierung im allgemeinen vorteilhaft. Sie macht Gebrauch von bestehendem Sachvermögen, reduziert die privaten und öffentlichen Bauaufwendungen und vermeidet hohe soziale und infrastrukturelle Folgekosten. Dennoch erfordert aber jede Erneuerung eine Investition, die schliesslich zu Mietzinsaufschlägen führt, die in der Regel von den angestammten Bewohnern nicht mehr bezahlt werden können. Dadurch haben frühere Bewohner in andere Quartiere umzuziehen. Fehlt es an Ersatzraum, sind neuerliche Mietzinssteigerungen zu erwarten. Das wiederum kann zu höheren Wohndichten und damit zur Entstehung neuer Sanierungsgebiete führen. Sanierungsmassnahmen verursachen unter solchen Umständen leicht *Überinvestitionen in Bausubstanz*, was der optimalen Verwendung der verfügbaren Mittel entgegenstehen würde. Sinnvollerweise sollte man sich daher bei Erneuerungsprojekten aus volkswirtschaftlichen Gründen eher an bescheideneren Ausbaustandards orientieren. Diese entsprechen in vielen Fällen nicht nur besser den wirklichen Wohnwünschen, sondern verhelfen im allgemeinen auch zu höheren Renditen.

Unterschiedliche Wirkungen

Leider fehlen uns Statistiken, aus denen für die hier angetönten Schwellenwerte genauere Anga-

Rechts: Heruntergekommene Quartiere und Altbauten, wie dieses Beispiel aus Genf, vermögen oft wesentliche soziale und ökonomische Funktionen zu erfüllen. Ihr Abbruch verringert das Wohnungsangebot für einkommensschwache Gruppen, und übertriebene Sanierungen können die Mietzinsen bis zu 250 Prozent erhöhen (Bild Keystone).



ben abgeleitet werden könnten. Sicher ist jedoch, dass diese Empfehlung mit dem konjunkturpolitischen Einsatz von Erneuerungsmassnahmen kollidieren kann. Zweifellos stellt nämlich die Altbauerneuerung ein *geeignetes Instrument zur Konjunkturbelebung* dar, da sie die Anforderungen in bezug auf schnellere, zeitlich begrenzte und leichter dosierbare Wirkung erfüllt. Indessen wird sie mit Sicherheit nicht zu den gleichen Einkommens- und Beschäftigungswirkungen führen wie eine allgemeine Belebung der Bauwirtschaft, da das zur Hauptsache betroffene Ausbaugewerbe nicht über die Multiplikatorwirkungen des Bauhauptgewerbes verfügt. Zudem werden durch Sanierungsarbeiten nicht nur Arbeitsplätze geschaffen, sondern zufolge Umnutzung, Auskernung und anderer Massnahmen gelegentlich auch zerstört, was in volkswirtschaftlicher Hinsicht freilich nur für die betroffene Gemeinde ein Verlust zu sein braucht. Trotz ihrer je nach Erneuerungsumfang unterschiedlichen konjunkturpolitischen Bedeutung bietet die Altbauerneuerung aber noch lange *keinen vollwertigen Ersatz für den strukturellen Rückgang der Bautätigkeit*. Es gilt zu beachten, dass der auf Bevölkerungswachstum (eingeschlossen die Wanderbewegungen), Wohndichteabnahme und Einkommenssteigerungen beruhende Wohnungs-

neubedarf auch in Zukunft durch Neubauten gedeckt werden muss und dass gerade in diesem Nachfragebereich der grosse Einbruch erfolgte. Dadurch konkurriert die Wohnungsmodernisierung nur bei der Deckung des Ersatzbedarfes mit der Neuproduktion. Ihre bauwirtschaftliche Wirkung ist daher vom Umfang der zukünftigen Ersatzbeschaffung abhängig. Dieser mag aber zurzeit etwas überdimensioniert erscheinen, da infolge der Hochkonjunktur der frühen siebziger Jahre, bestimmter Eigentümerstrukturen, unsicherer Erwartungen, mietpreisbedingter Unterhaltsverzögerungen und anderer Faktoren ein Nachholbedarf an Erneuerungsarbeiten besteht. Mittelfristig werden die Ersatzinvestitionen jedoch einem normalen Alterungsprozess folgen, sofern die Liegenschaftserträge und übrigen Bedingungen dies erlauben.

Selbstverständlich sind mit diesen wenigen Betrachtungen über volkswirtschaftliche Aspekte der Altbauerneuerungen nicht sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft. Eine *Saldoziehung* kann deshalb nicht erfolgen. Immerhin sollte aber deutlich geworden sein, dass trotz aller kritischen Bemerkungen zahlreiche volkswirtschaftliche Überlegungen für eine verstärkte Altbau modernisierung sprechen.

Bundesamt für Wohnungswesen

Durch die Erneuerung von Altbauten können gefährdete oder verwaiste Quartiere wiederbelebt werden – vorausgesetzt, dass die baulichen, sozialen und wirtschaftlichen Strukturen dabei nicht vergewaltigt werden (Bild Bachmann).

