

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 90 (2003)
Heft: 10: 19. Jahrhundert = XIXe siècle = 19th century

Buchbesprechung: Stadtland Schweiz : Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz [Angelus Eisinger, Michel Schneider] ; Neue Urbanität : das Verschmelzen von Stadt und Landschaft [Franz Oswald (Hrsg.), Nicola Schüller]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

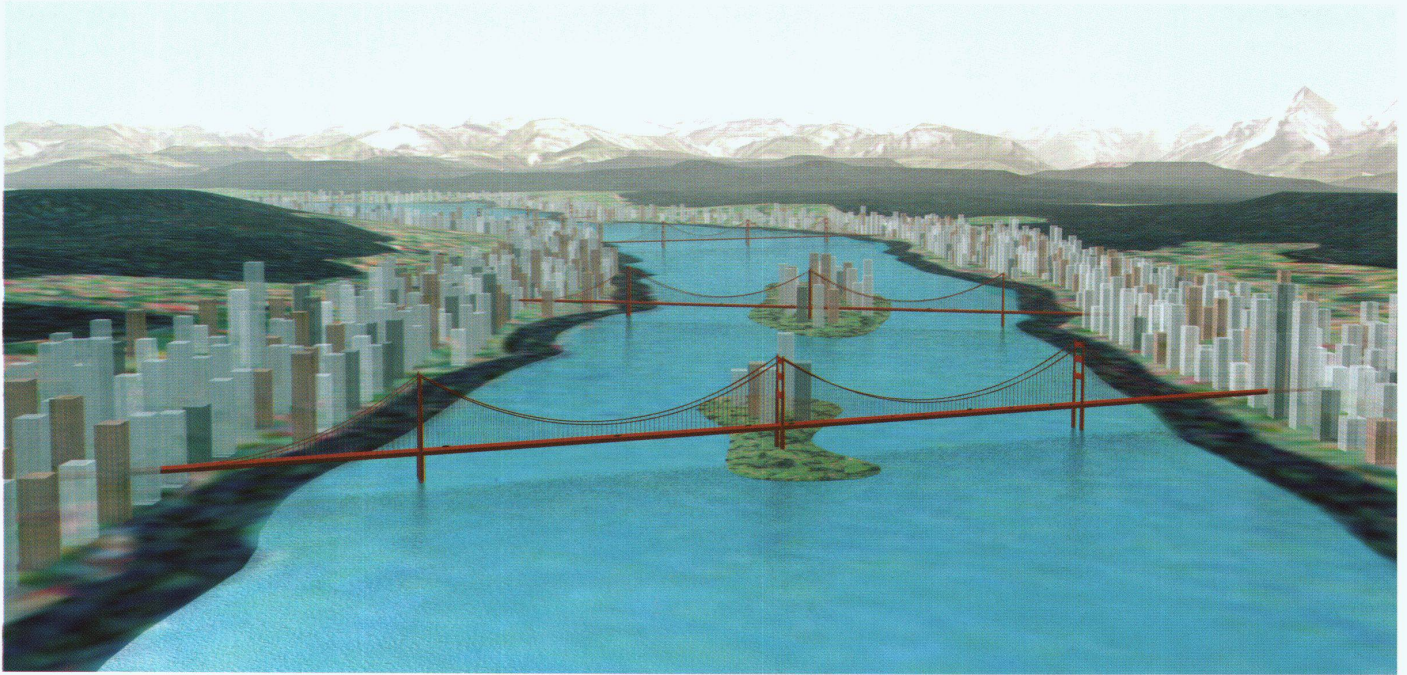


Bild: aus Stadtland Schweiz

What could Switzerland become? Szenarium und Projekt von MVRDV

Durchschlagender Erfolg der Moderne

Stadtland Schweiz. Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz, hrsg. von Angelus Eisinger und Michel Schneider, Birkhäuser Verlag, Basel 2003. Fr. 88.–/€ 58.– ISBN 3-7643-6964-7
 Neue Urbanität – das Verschmelzen von Stadt und Landschaft, hrsg. von Franz Oswald und Nicola Schüller, gta Verlag, Zürich 2003. Fr. 38.–/€ 26.– ISBN 3-85676-122-5

Die Bücher «Stadtland Schweiz» und «Neue Urbanität» wollen die Öffentlichkeit über heutige Stadtlandschaften aufklären und zu Diskussionen anregen – berechtigterweise. Inhaltlich jedoch bringen sie wenig Neues.

Das Format fast doppelt so gross und der Umfang doppelt so dick, wurde «Stadtland Schweiz» von Avenir Suisse initiiert und finanziert, «Neue Urbanität» ist der Ertrag eines Symposiums, das

im Januar 2003 an der ETH Zürich stattfand. Beide sind Sammelbände, interdisziplinär angelegt und fast ausschliesslich von Männern geschrieben. Eine dritte Publikation zum Thema soll 2004 folgen, Verfasser wird das Studio Basel sein, ein Ableger der ETHZ am Rheinknie.

Stadt-Bilder

«Und so geht die Stadt dorthin, wohin und wann immer der Einzelne geht, und zwar dorthin, wo er all das geniessen kann, was ihm die zentralisierte Stadt je wirklich geboten hat, und dazu noch die Sicherheit, Freiheit und Schönheit seines eigenen Grund und Bodens.» Wenn es sich bei der Mehrheit der Bevölkerung auch nicht um Eigentum handelt, sollte der amerikanische Architekt und Urbanist Frank Lloyd Wright sinn- gemäss Recht behalten. 1932, in demselben Jahr wie Wright, prognostizierte der Schweizer Armin

Meili «eine weit dezentralisierte Grosstadt Schweiz» zwischen St. Gallen und Genf. Le Corbusier hatte bereits 1922 seine Vision einer «Ville contemporaine» entwickelt, deren Grünanteil auf ein Minimum von 48% festgesetzt war: halb Stadt, halb Natur. Der Meister der Moderne hatte demgegenüber New York folgerichtig einmal «als Fieberkurve am Bett eines Kranken» beschrieben, zu chaotisch und ungesund erschien ihm die nordamerikanische Metropole.

Die Geschichte der städtebaulichen Moderne ist in keinem der beiden Bücher ein Thema, was eigenartig ist, bedenkt man, dass die Gestalt unseres Landes jenen «Visionen» im Grunde massgeblich folgte. Heute leben rund 70% der Schweizer Bevölkerung, oder fünf Millionen Menschen, weder in einer herkömmlich ländlichen noch in metropolitan städtischer Umgebung, sondern in der Agglomeration, dem Patch-

work aus Stadt und Land. Heute, rund 75 Jahre nach jenen Prognosen, sind die Fachleute mit dem Erreichten in der Regel aber nicht zufrieden... Was tun? Avenir Suisse holte Winy Maas vom niederländischen Büro MVRDV und liess ihn ein Bild der künftigen Schweiz erarbeiten. Unzählige Diagramme, Karten und Computersimulationen führten zum Vorschlag, die Bevölkerung mehrheitlich in Hochhäusern rund um den Zürichsee zu konzentrieren und das Umland letztlich als riesigen Naturpark zu inszenieren. Nun ist es grundsätzlich richtig, dass die Besiedlung hierzulande inskünftig von einer nahezu flächendeckenden Besetzung des Bodens Abstand nehmen und die Bebauungsdichten punktuell erhöhen muss, um andernorts Freiflächen oder zumindest zyklisch geräumte Brachen zu generieren. Den Bildern von Maas aber lässt sich angesichts ihrer Grosszügigkeit – oder Brachialität – einerseits sicher eine gewisse ästhetische Faszination abgewinnen, doch stellt man sich ein Leben in einem dieser zahllosen Türme oder im Tal unter einem Scenic Highway vor, zeigt sich, dass das Präsentierte allein aus der Vogelperspektive gedacht und im Alltag unbrauchbar ist. Die Faszination Manhattans liegt ja gerade in ihrer Ausnahmesituation! Die zweite Publikation «Neue Urbanität» geht hier sehr viel kleinmassstäblicher und feiner, oder feinfühlicher vor, versucht sie doch, dem Charakter der neuen Realitäten beschreibend näher zu kommen, ihn zu verstehen, um städtebaulich letztlich mit ihm und an ihm weiter zu arbeiten.

Mobilität

Das nationale Wegnetz wurde ab den 1960er Jahren bis in die entlegensten Täler geführt. Geld war vorhanden, doch folgte die fast flächendeckende Erschliessung des Landes auch stark föderalistischen Grundsätzen. Oft sah die Realität so aus, dass zuerst eine Strasse oder Bahnlinie realisiert wurde, und erst danach kamen die Hauseigentümer oder Investoren und bauten entlang dieser Mobilitäts-Adern Häuser und Industrieparks. Somit wurde das Netz der Infrastrukturen

zum Mitverursacher der heutigen Situation einer forcierten Zersiedelung des Landes: Heute sind rund zwei Drittel des Mittellandes innerhalb einer Stunde per Bahn erreichbar. An den Landesgrenzen jedoch entsprechen die Anschlüsse und Verbindungen oft keineswegs dem inländischen Niveau, ist die Schweiz doch beispielsweise im europäischen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz nahezu eine Insel. Hier herrscht Nachholbedarf. Andererseits warten etwa die Tessiner auf eine Schnellverbindung nach Malpensa, dem für sie geografisch nächstliegenden Flughafen. Lesenswert sind vor diesem Hintergrund die drei Beiträge in «Stadtland Schweiz» zu den Grenzregionen um Genf, Basel und eben zum Tessin, die wirtschaftlich längst stark mit dem jeweils umliegenden Ausland verbunden sind. Es zeigt sich hier klar, dass die alten Kultur- und Sprachräume im Unterschied zur nationalen Zugehörigkeit wieder an Bedeutung gewinnen.

Doch die Mobilität hat bekanntlich auch Kehrseiten. Neben Umweltverschmutzung oder Unfallopfern gewinnt der Faktor Lärm in öffentlichen Diskussionen zunehmend an Gewicht. In der erwähnten Tessiner Studie konstatieren die Autoren angesichts der massiven Zunahme des Lastwagenverkehrs auf der Gotthardachse bei der Bevölkerung denn auch eine schwindende Akzeptanz von neuen Schnellstrassen. Das diesbezüglich umstrittenste Thema ist derzeit sicherlich der Flughafen Zürich, der die Glatttal-Stadt in den vergangenen Jahrzehnten zur viertgrössten Metropolitanregion der Schweiz anwachsen liess. Der Flughafen Zürich ist für den Stadort Schweiz wirtschaftlich eine zentrale Grösse. Wie aber vor dem Hintergrund der anstehenden gravierenden Probleme mit einer allfällig effektiven Redimensionierung des Flughafens wirtschaftlich umgegangen werden könnte, darüber schweigen sich die Autoren des Beitrags zur Glatttal-Stadt aus. Generell finden sich in den Beiträgen der beiden Bücher kaum praktikable Lösungsvorschläge, wie beispielsweise die Bevölkerung im Einzugsgebiet international wirksamer Verkehrsbauten gerade vor Lärm besser geschützt werden

könnte (was indirekt auch deren Stadortqualität heben würde). Dies, obwohl auch Lärmschutzmassnahmen die Volkswirtschaft in den kommenden Jahren noch stärker belasten werden. Jane Jacobs, deren «The Death and Life of Great American Cities» bereits in den 1960er Jahren zu reden gab, mahnte erst kürzlich in «The Nature of Economies», den Umweltschutz nicht länger als teures «Supplément», sondern endlich als Teil wirtschaftlicher Kreisläufe zu begreifen.

Demokratisch legitimierte Stadtregionen

Die politische Struktur der Schweiz mit ihren 2842 Gemeinden in 26 Kantonen entspricht in ihrer Kleinteiligkeit nicht länger der Lebensrealität ihrer Bürgerinnen und Bürger. Darin sind sich alle Studien einig. Lösungsvorschläge werden unterschiedlich diskutiert, doch man ist sich einig, dass es kein Patentrezept gibt und auch nicht geben kann. Vielmehr ist es ratsam, Konzepte je nach Situation vor Ort und entsprechend den Bedürfnissen der Betroffenen zu erarbeiten. Im unteren Klettgau im Kanton Schaffhausen beispielsweise sind Vorbereitungen für eine enge Kooperation unter den Gemeinden bereits angefallen. Demgegenüber wurde im vergangenen Herbst die Initiative für eine Fusion der Kantone Waadt und Genf von der Bevölkerung zu 80% verworfen. Es gilt hier zu bedenken, dass ja auch die Grenzen neuer Grosskantone nicht zwingend mit den Lebensrealitäten ihrer Einwohnerschaft übereinstimmen. Nach Franz Oswald sind für den «Umbau» der Schweiz denn auch nicht primär ästhetische, naturwissenschaftlich-technische oder ökonomische Erfindungen verlangt. Gefragt sind politische Erfindungen im ursprünglichen Wortsinn: «Wir müssen die Polis neu erfinden. Die Polis ist nur so, wie wir sie denken» («Neue Urbanität», S. 42).

Diese Erfindungen können nur bedingt in irgendwelchen Stadt- oder Planungslabors entwickelt und danach «appliziert» werden, vielmehr wird man wieder versuchen müssen, die Einwohnerschaft vor Ort zu befragen und zu involvieren. Denn es hat sich gezeigt, dass viele

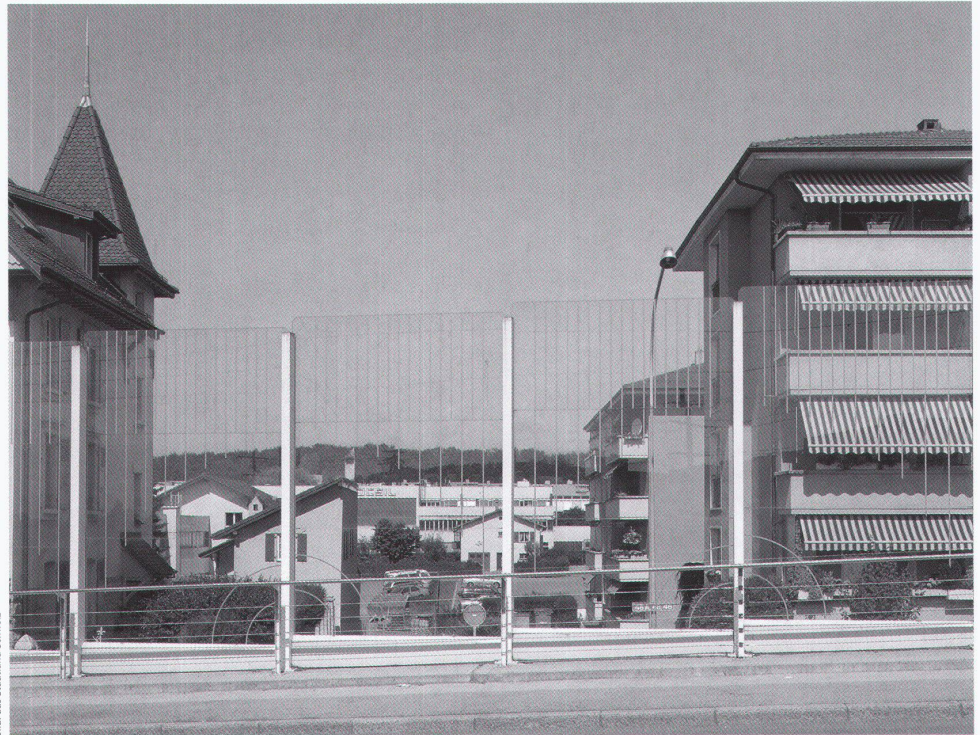


Bild: aus Stadtländ Schweiz

Chavannes. Foto von Joël Tettamanti

Bewohner und Bewohnerinnen ihre Mitverantwortung für ihre Wohngemeinden im Laufe der letzten Jahrzehnte kaum noch wahrnahmen, wohl zu rasant gingen teilweise Umbau oder Umgestaltung ihrer Lebensumfelder vonstatten. Aufgrund dieser Analysen hat die Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL) in zwei Pilotgemeinden partizipative Prozesse ausgelöst und festgestellt, dass es hierfür neue kommunikative Instrumente braucht, die es den Leuten erlauben, ihre Ideen zu entwickeln und auszutauschen, ohne dabei befürchten zu müssen, deswegen aus einer (Dorf-)Gemeinschaft ausgeschlossen zu werden. Bemerkenswert ist, dass es eine auf die Landschaft bezogene Disziplin war, die derartige Pilotversuche durchgeführt hat, und nicht Städtebauer. Neben Instrumenten braucht es im Wei-

teren demokratisch legitimierte Institutionen oder Gremien, welche die wie auch immer erzielten Vorschläge und Ideen umsetzen können. Der Philosoph Gernot Böhme umschreibt den heute vielzitierten Begriff Atmosphäre als etwas, das aus der Interaktion des Einzelnen mit seinem Umfeld entsteht: Also, nur wenn das eigene Lebensumfeld die Menschen inspiriert, sind sie gewillt, sich mit ihm auseinanderzusetzen, sich an ihm zu reiben – erst dann kann etwas wie eine spezifische Atmosphäre eines Orts entstehen.

Fazit

Rückblickend muss man festhalten, dass «Stadtländ Schweiz» trotz des begrifflich präzisen Titels eher Mühe mit dem Vorgefundenen bekundet und sich wohl einen relativ radikalen, primär

wirtschaftlich motivierten Umbau der Schweiz wünscht. «Neue Urbanität» ist breiter angelegt, im Besonderen wird die – im Wortlaut heute überall geforderte – Nachhaltigkeit ernster genommen, es werden konkretere mögliche Schritte aufskizziert. Entsprechend könnte man bezüglich des wiederum strapazierten Worts Utopie sagen, dass es heute kaum um eine umfassende Vision geben kann. Eher vonnöten ist «etwas wie ein intellektueller Generalstab zur Umwälzung unserer Wirklichkeit zu einer rechten, guten, humanen, für den Menschen erträglichen und endlich für den Menschen gebauten [...] konkreten Utopie», so Ernst Bloch in «Abschied von der Utopie».

Inge Beckel