Die Kleinstadt und ihre städtebaulichen Probleme

Autor(en): **Scherer, Hans Ulrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 6: **Erneuern und Erhalten**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-37587

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

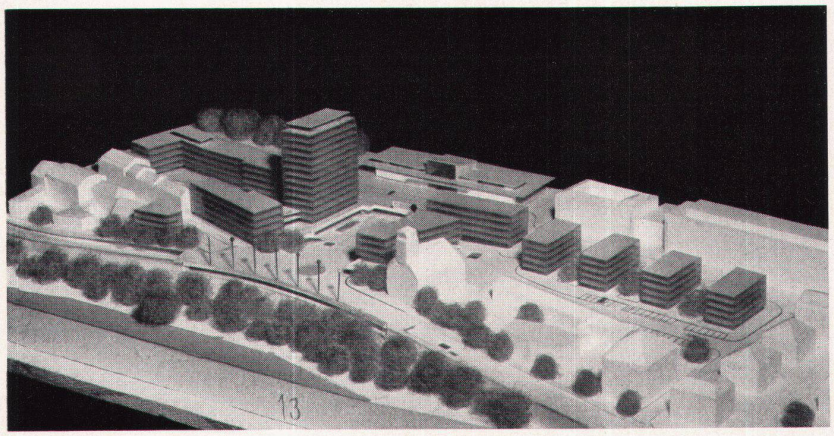
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

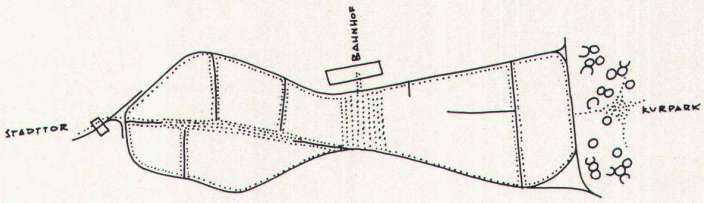
http://www.e-periodica.ch

Hans Ulrich Scherer

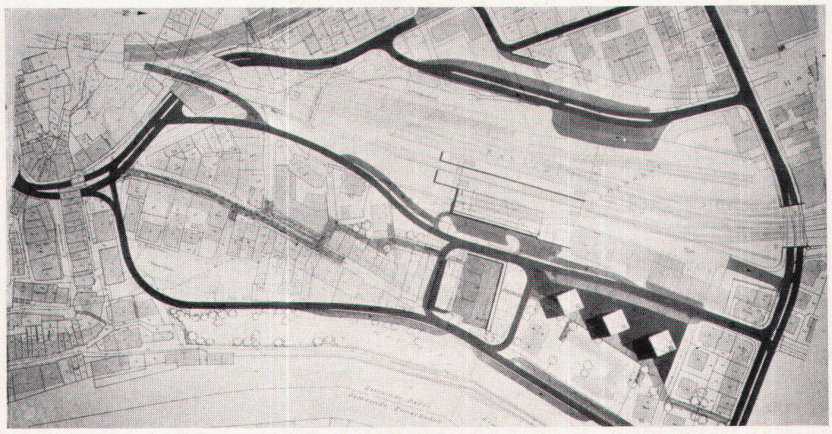
Die Kleinstadt und ihre städtebaulichen Probleme



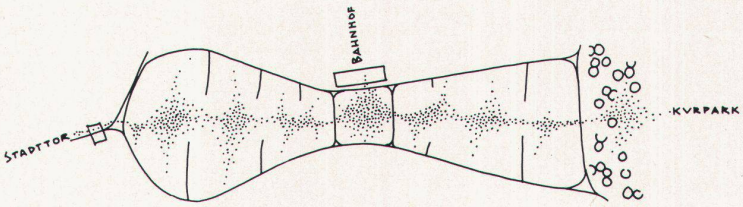
1



2



3



4

1, 2
Wettbewerb für die Gestaltung der Bahnhofregion in Baden. 1. Preis: Hans Fricker SIA, Verkehrsingenieur, Luzern und Max Müller, Architekt BSA, Luzern. Modellaufnahme und Verkehrsprinzip (ausgezogene Linien = Fahrstraßen, punktierte Flächen = Fußgänger)
Concours pour l'aménagement du quartier de la gare à Baden. Maquette et schéma du trafic (lignes tracées = voies pour le trafic, pointillés = piétons)
Contest for the lay-out of the station district in Baden. Model and traffic schedule (the lines represent vehicular traffic, the dots pedestrian movement)

3, 4
Wettbewerb Baden. 2. Preis Verfasser: «Team 2000». Situationsplan und Verkehrsprinzip
Concours Baden. 2e prix conféré au «Team 2000». Situation et schéma du trafic
Baden Contest: 2nd prize: "The 2000 Team". Site plan and traffic schedule

Wichtiger, als eine neue Stadt zu bauen, sei es, unsere alten Städte zu erneuern, wurde seinerzeit in der Diskussion um die «Neue Stadt» immer wieder gesagt. Das Argument fand Beifall; eine neue Stadt wurde bis heute nicht gebaut, und die alten Städte sind auch nicht erneuert worden.

Immerhin wird in den größern städtischen Agglomerationen weiterdiskutiert, zwar kaum mehr über die Stadt, aber doch über deren Straßen. Gering ist hier die Hoffnung des Urbanisten auf eine wirkliche Erneuerung, solange die Lebensorgane der Stadt und ihrer Bewohner von Verkehrskrebs und Renditenwahn zerfressen sind. In solch großstädtischer Konfusion besinnt er sich auf die Kleinstadt, diesen Grundtyp städtischer Siedlung, in dem sich das Wesen der Stadt noch in einfachen Zügen darstellt. Es werden diesem Stadttypus denn auch jedes Jahr Dutzende von Idealprojekten an unsern Architekturschulen gewidmet; die «Neue Stadt» selber wollte eine moderne Kleinstadt sein, ebenso Le Corbusiers Meisterplan für den Wiederaufbau von St-Dié.

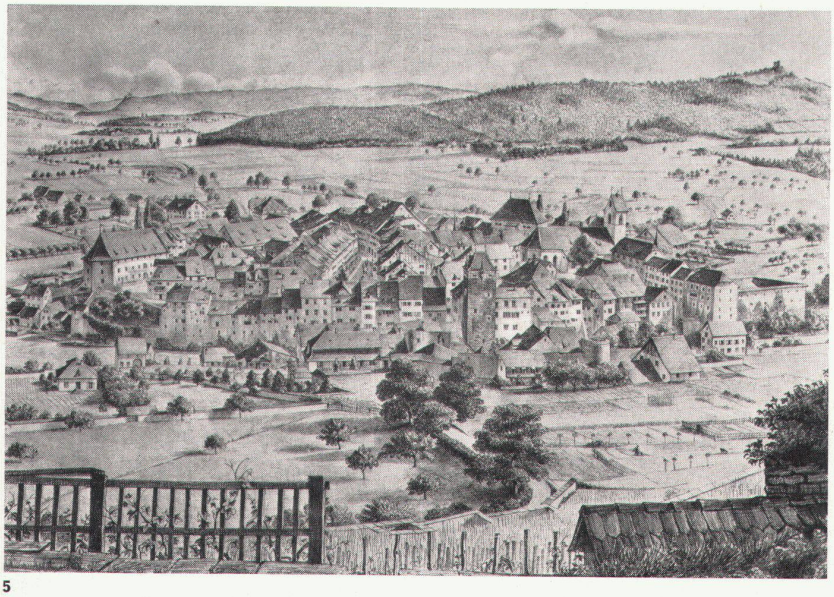
Unsere eigenen Kleinstädte sind eine Fundgrube schlummernder Möglichkeiten zu großzügiger neuer Stadtbaukunst. Es sei dies durch wenige Beispiele aus dem Aargau, dem Kanton der elf kleinen Städte, belegt.

Wird großen Städten die Autobahn zum Problem, so den kleinen zur Rettung, zur Befreiung vom Durchgangsverkehr, der sie zu ersticken droht. Vielleicht kann da oder dort doch noch etwas aus den schönen Träumen der Städtebauer werden, wenn einmal die Altstädte und übrigen Kernzonen wirklich wieder dem Menschen zurückgegeben sind. Vorerst müßte allerdings der Straßenbauer einen Begriff davon erhalten, was eine wirkliche Fußgängerstraße ist, nämlich nicht nur ein Trottoir entlang einer Fahrbahn, wie es die geltende Norm will. Die Verkehrstrennung gilt nicht nur auf der Autobahn. Der Fußgänger führt heute eine Existenz am Rande der Fahrbahn; er hat aber Anrecht auf ein eigenes Wegnetz, ebenso wie der Motorfahrer. Dieses Wegnetz zu gestalten, ist durchaus keine Aufgabe der Straßenbautechnik, sondern der Baukunst. Solche Einsicht wird nicht von heute auf morgen wachsen. In dem großzügigen Vorhaben der Stadt Baden zur Umgestaltung des Bahnhofquartiers ist zwar die Notwendigkeit kühner und ingeniöser Lösung des Verkehrsproblems auf mehreren Ebenen berücksichtigt, nicht aber das Bedürfnis nach einem organisch durchgehenden Fußweg vom Stadttor bis zum Kurpark, was sich doch bescheiden auf einer der Ebenen durchführen ließe.

Eine ganze Reihe von Ideen sind am einfachsten im Zusammenhang mit den drei Wachstumsringen zu entwickeln, welche die meisten dieser Städtchen kennzeichnen:

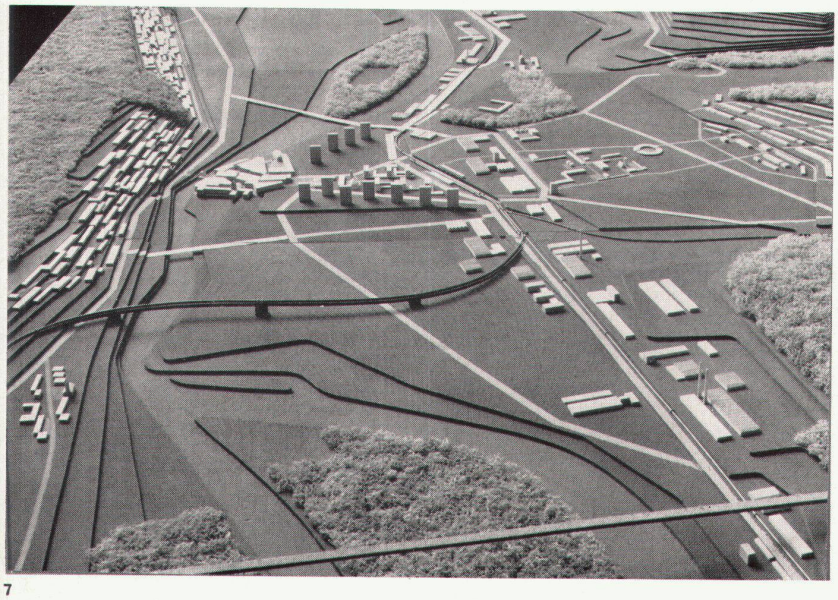
Altstadt = mittelalterlicher Kern, inklusive Vorstädte,
Mittelstadt = Bahnhofquartier, überbaut seit den Gründerjahren,
Neustadt = Kernzonen der Siedlungsgebiete aus den letzten oder den nächsten Jahrzehnten.

Die Altstadt: Sie steht da, selbstsicher, mit ihren Gassen, Häuserzeilen, Dächern, Mauern und Türmen, inmitten einer charakterlosen, ungeordneten Überbauung, als Symbol einer lebendig und fest gefügten Gemeinschaft von Menschen. Mehr noch als das kunsthistorische Detail ist es diese Haltung, welche der Altstadt für uns eine besondere Bedeutung gibt. Die Gründerjahre hatten für beides kein Verständnis; sie ließen das «graue Mittelalter» hinter sich und bauten abseits das Bahnhofquartier der Zukunft. Wegversperrende Mauern und Tore fielen; was übrigblieb, wurde von Denkmalschützern in den letzten Jahrzehnten wiederentdeckt, in einem neuen Zug zur Altstadt, einem Rückzug aus den Enttäuschungen der neuen Welt in die «gute alte Zeit». Was daraus wurde: eine Museumsstadt, konserviert für den Nichtgebrauch, eine Stadt der Alten. Was daraus werden soll: eine Stadt der Jungen! Das Erlebnis einer lebendigen Altstadt kann den



5

6



7

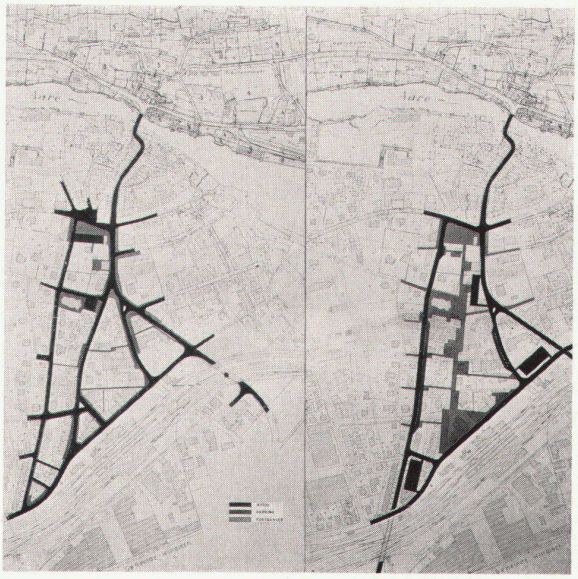
gesellschaftsblinden Bewohnern unserer Vorortsblöcke die Augen öffnen für den Wert wirklich städtischer Gemeinschaft. Gerade in der Kleinstadt, wo im Gegensatz zu den großen Städten das Stadtbild noch nicht verloren ist, müßten daraus neue Gemeinschaftskräfte erstehen.

Solange jedoch mehr geschützt als gefördert wird, kann tätiges Leben in unsere Altstädte nicht wiederkehren. Warum sollte nicht, wo nötig, eine ganze Gasse einmal neue Fenster vom Format unserer Zeit bekommen oder eine Häuserzeile im Erdgeschoß auf Straßen- und Hoffront verglast werden, wenn dadurch das Typische der alten Bauweise, nämlich die enggestaffelten, dicken Brandmauern zwischen den schmalen Bauwichen, trotz solcher Transparenz erhalten und auf überraschende Weise neu gezeigt werden könnte? Schöpferisch mutige Neugestaltung räumlicher Zusammenhänge findet man in unsern Altstädten vorläufig keine, dafür viel schlecht und recht aus alten Stichen und Rezepten kopiertes Detailwerk.

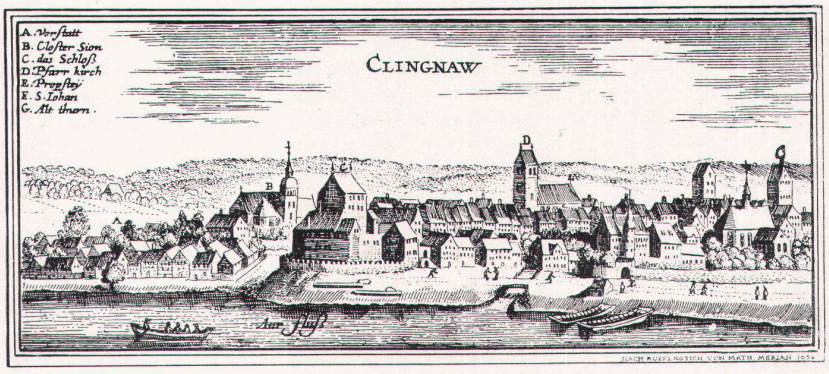
Wäre erst die Altstadt wieder ein vitaler Kern, so müßte es auch viel leichter sein, die Bauten der Umgebung zu ihr in organische Beziehung zu setzen. Bestimmte plastische Kontrastformen drängen sich häufig geradezu auf. Neben der mittelalterlichen Anlage aus einem Guß können allerdings nur gute Neuentwürfe bestehen. So wäre zum Beispiel ein Kranz von schlanken Wohntürmen, Hochhäusern von zwanzig Geschossen, dem Juwel von Alt-Zofingen eine edlere Fassung gewesen als das konformistische Außenquartier mit seinen zwei Beinahe-Turmhäusern, welches sich jetzt Neu-Zofingen nennt. Großzügigkeit anderer Art wäre etwa für Klingnau vonnöten, wo der Grüngürtel um das Städtchen auf der Hangseite unbedingt zu erhalten ist, soll das Bild der Stadt nicht zerstört und damit jeder weitere Altstadtschutz fragwürdig werden. Die berühmten gesetzlichen Grundlagen scheinen weder für das eine noch für das andere auszureichen, wohl aber für das übliche Geschäfts- und Wohnblock-Bauunwesen.

5, 6, 7
Brugg im 18. Jahrhundert, im Jahre 1960 und wie es im Jahre 2000 aussehen könnte (nach einem Projekt der Architektengruppe «Team 2000»)
Brugg au XVIIIe siècle, en 1960 et son aspect possible en l'an 2000
18th-century Brugg, 20th-century Brugg and Brugg as it will appear in the year 2000

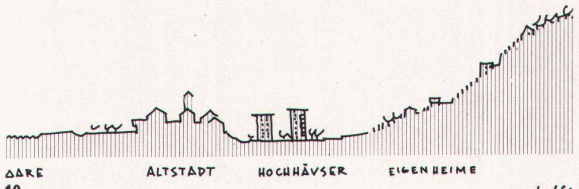
8
Verkehrsführung im Bahnhofquartier Brugg, heute und nach einer konsequenten Trennung von Fußgänger- und Fahrzonen
Aménagement du trafic dans le quartier de la gare à Brugg aujourd'hui et après une séparation des zones pour piétons et pour véhicules
Traffic schedule in the station district in Brugg, as it is now, and as it will be after the strict segregation of traffic and pedestrian zones



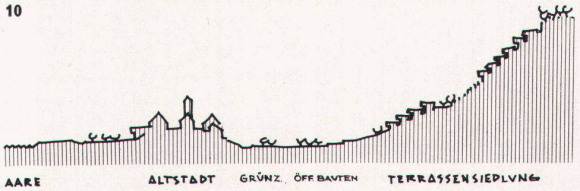
8



9



10



11

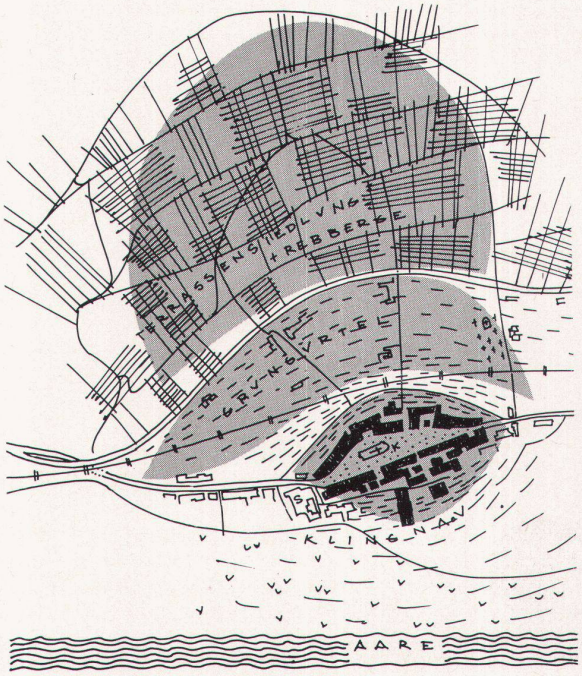
9
Klingnau, nach einem Stich von Matthäus Merian 1642
Klingnau d'après une eau-forte de Matthäus Merian en 1642
Klingnau, taken from a 1642 etching by Matthäus Merian

10, 11
Geländeschnitt durch die Umgebung von Klingnau, einerseits mit Hochhäusern in der Ebene, andrerseits mit Terrassensiedlungen am Hang
Coupe topographique des environs de Klingnau, d'une part avec maisons-tours d'autre part avec une cité en terrasses sur la pente
Topographic cross-section of the suburbs of Klingnau with, on the one hand, skyscrapers in the valley, on the other with terraced city

12
Projekt für die Erweiterung von Klingnau unter Erhaltung der Altstadt
Projet fondamental pour l'agrandissement de Klingnau
Basic project for the development of Klingnau

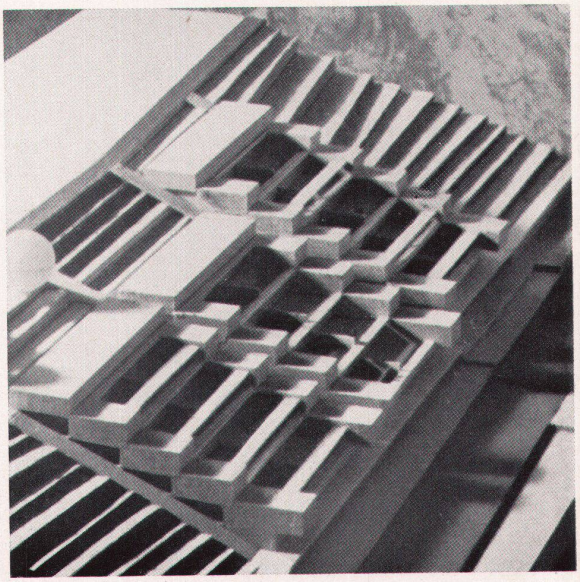
Besondere Bedeutung kommt in der «erneuerten Kleinstadt» dem sogenannten Bahnhofquartier zu. Dank seiner günstigen Verkehrslage hat es sich zu einem neuen Kern entwickelt, einer Art Mittelstadt, Bindeglied zwischen Vergangenheit und Zukunft. Dieses Geschäfts- und Einkaufsquartier hat seine ganz spezifischen Sanierungsprobleme.

Der Zeitpunkt für eine Auffrischung scheint günstig: Die Bauten der Jahrhundertwende sind veraltet; die Baulust kam oft nur ungünstiger und starrer Besitzverhältnisse wegen bis heute nicht zum Zuge. Das gerade hier besonders unrationelle Straßennetz mit seinen vielen wenig differenzierten Adern und schief verflochtenen Knotenpunkten müßte neu geordnet und die komplizierte Parzellierung vereinfacht werden. Infolge der hohen Bodenpreise und der ebenso hohen Ausnutzung, wie sie die geschlossene Straßenblockbauweise der Gründerjahre zuließ, manifestiert sich laut und überall der Drang in die Höhe. Ob dann ein Hochhaus im konkreten Falle zu bewilligen ist oder nicht, wird aber selten auf Grund einer plastisch-landschaftlichen Bauidee entschieden, sondern durch opportunistische Argumente, wobei der mißbrauchte Begriff des «städtebaulichen Akzentes» Gewicht hat. Was auf diese Weise an sogenannten Hochhäusern in diesen Städtchen gegenwärtig entsteht, etwa in Brugg, ist so richtig der Ausdruck unserer Situation: nur immer schön mittelmäßig hoch – was dann in einem Fall zu hoch ist und im andern zu niedrig. Das letzte Kapitel, dasjenige der neuen Wohnquartiere, ist schon zur Genüge kommentiert worden. «Diktatur der Spekulation» ist unsere Baufreiheit genannt worden. Sollte es dem Osten eines Tages einfallen, in diesen Quartieren den gebauten Beweis für den Zerfall der kapitalistischen Gesellschaft zu finden, wir wüßten wohl nur zu antworten, daß jene vor der eigenen Tür zu wischen hätten. Womit auch schon gesagt ist, daß das Grundproblem politischer Natur ist. Der verstorbene Basler Professor Bernoulli hat schon vor dreißig Jahren geschrieben: «Wir brauchen eine Bodenreform.» Und kommt es in unserer Generation nicht zu einer Reform, so kommt es in der nächsten zu einer Boden-Revolution. Ein Städterkrieg im Jahr 2000? Nicht ernst zu nehmen! Nun, die Bodenpreise werden wohl weiter steigen, und wir haben im Jahre 1653 schließlich auch schon einen Bauernkrieg gehabt.



12

13
Modellaufnahme der vorgeschlagenen Terrassensiedlung
Maquette du projet de la cité sur la pente
Model of the city on the slope



13

Photo: 6 Swissair Zürich