

Zeitschrift: Brugger Neujahrsblätter
Band: 69 (1959)

Artikel: In ein paar Jahrzehnten
Autor: Scherer, Hans Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-901146>

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: 19.11.2024

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

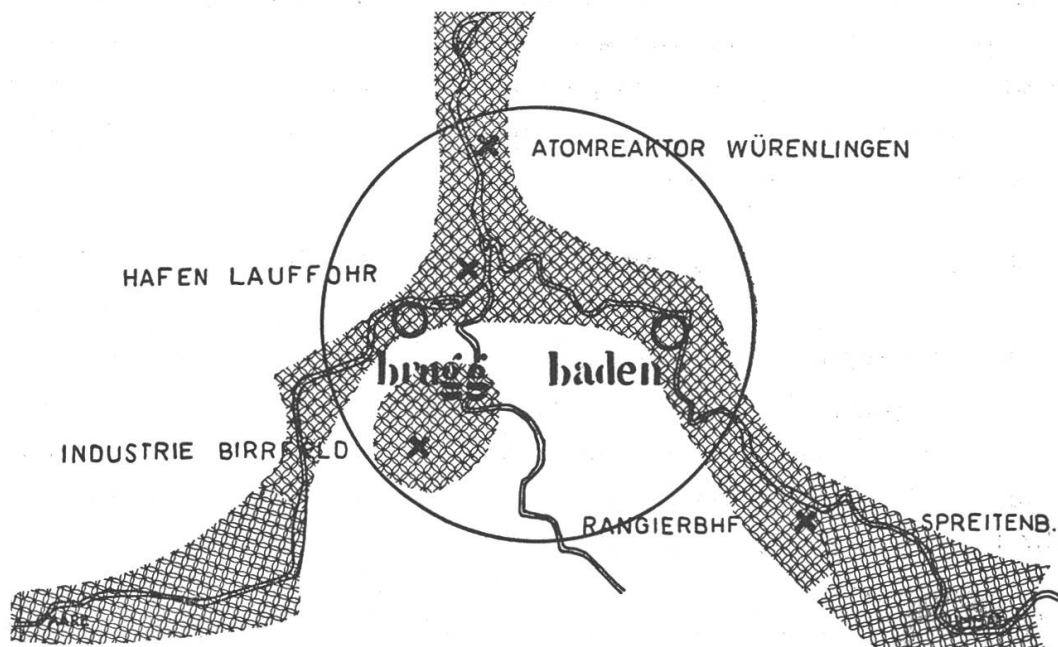
In ein paar Jahrzehnten

Einleitung

Für einmal soll hier nicht davon die Rede sein, wie es früher war. Das «team brugg 2000», eine städtebauliche Arbeitsgruppe, skizziert, anknüpfend an die Ausstellung vom vergangenen April in der Turnhalle, Brugger Zukunftsperspektiven.

Der Text und die Skizzen stammen von H. U. Scherer, Architekt, Brugg, die Landschaftszeichnungen von F. Pabst, Bildhauer, Riniken, und die Modellfotos von W. Binder, Fotograf, Zürich.

Aargau 2000



Aaretal 2000

Im Jahre 2000 wird der Aargau doppelt so viele Einwohner haben wie heute, sagen die Statistiker, also mehr als 600 000 Menschen.

Und was speziell unsere Gegend betrifft:

Drei von vier Aargauern werden ihren Wohnsitz in der Region Brugg-Baden haben.

Das klingt unglaublich. Man halte sich aber vor Augen, was sich hier in letzter Zeit alles tut:

Baden und Birrfeld sind in Mammut-Bauplätze verwandelt.

In Würenlingen und Villigen entstehen die Zentren der schweizerischen Atomforschung.

In Baden eine neue Kantonsschule, in Brugg ein Technikum (?).

Die Autobahnen sind beschlossene Sache – Im Birrfeld treffen sich die Hauptstrecken nach Zürich, Basel und Bern.

Die Flußschifffahrt rückt in die Nähe mit dem Bau der letzten Kraftwerkschleusen zwischen Basel und Brugg – der Endhafen wird an der Dreistromgabel liegen.

Nach Spreitenbach kommt einer der größten Rangierbahnhöfe der ganzen Schweiz zu stehen.

Das alles bedeutet doch: das Verkehrsnetz, die Anlagen der Industrie, die Wohnsiedlungen usf. werden sich ganz gewaltig vergrößern. Ein Bauieber wie noch nie wird das Land erfassen, seine Wurzeln sind neuerschlossene Energiequellen und hochindustrielle Produktionsmethoden (die Pflasterkelle wird bald einmal vom letzten Bauplatz verschwunden sein).

Neue Werkzeuge und Methoden eröffnen unwahrscheinliche Möglichkeiten.

Hier die Prognose eines Statistikers:

«In etwa 300 bis 400 Jahren wird die Schweiz eine einzige Riesenstadt mit teilweise sehr dichter, teilweise noch lockerer Bebauung sein, welche Wälder, Seen und die weißen Gipfel der Schneeberge in ihr Häusermeer eingelagert enthält (!).

Tatsächlich sieht es zwischen Zürich und Olten schon ganz danach aus ...

Das bittere Ende:

Die industrielle Wüstenlandschaft, das Steinmeer der großen Städte, die Wohnsteppe der uniformen Kleinhäuschen nivellierend über Berg und Tal hinweg abgeteilt und eingezäunt in allerkleinste Stücke – dann auch: die Nahrung als Pulver und Tablette, die Zeugung aus der Retorte ...

Also! Der Retortenmensch, der Maschinenmensch, der Nummernmensch, der Massenmensch ...

Dagegen steht ein altmodisches Bild:

Die Bauerndörfer wie eh und je.

Das Land offen und weit.

Die Kleinstädte konzentriert, hochaufragend (so kühn wie im Mittelalter, d. h. aber: so hoch wie möglich). Diese Städte sind Herz und Hirn ihres Einzugsgebietes, Umschlagsplatz für Handel und Verkehr, Markt des Lebens.

Die Industrieanlagen des Maschinenzeitalters als industrielle Bandstädte entlang von Schiene, Fluß und Straße.

Alles menschenwürdig eingerichtet, also auf Grund biologischer und geistiger Bedürfnisse (z. B. mit Rücksicht auf Auge und Schritt).

Alles aber auch technisch perfekt, also die Autostraßen so schnell wie möglich, die Baumethoden von höchster Präzision etc.

Jedwedes Menschenwerk harmonisch eingebaut in die überdauernde Plastik der natürlichen Landschaft. Die Formen von Berg und Tal respektiert, betont, gesteigert.

Gerade der Aar-gau wird so sein ganz bestimmtes Profil haben: die Niederung mit Fluß, Schiene, Straße – eine ideale Lage für die industrielle Bandstadt.

Die Jurahänge und Eingänge zu den Quertälern nach beiden Seiten – schönste freie Sonnenlage für Wohnsiedlungen.

Die Quertäler selber – das landwirtschaftliche Hinterland.

Die alten Städte Olten, Aarau, Brugg – Knotenpunkte, Bindeglieder zwischen Industrie und Landwirtschaft.

Das Ganze: eine dreifache harmonische Ordnung – Land, Stadt, Industrie.

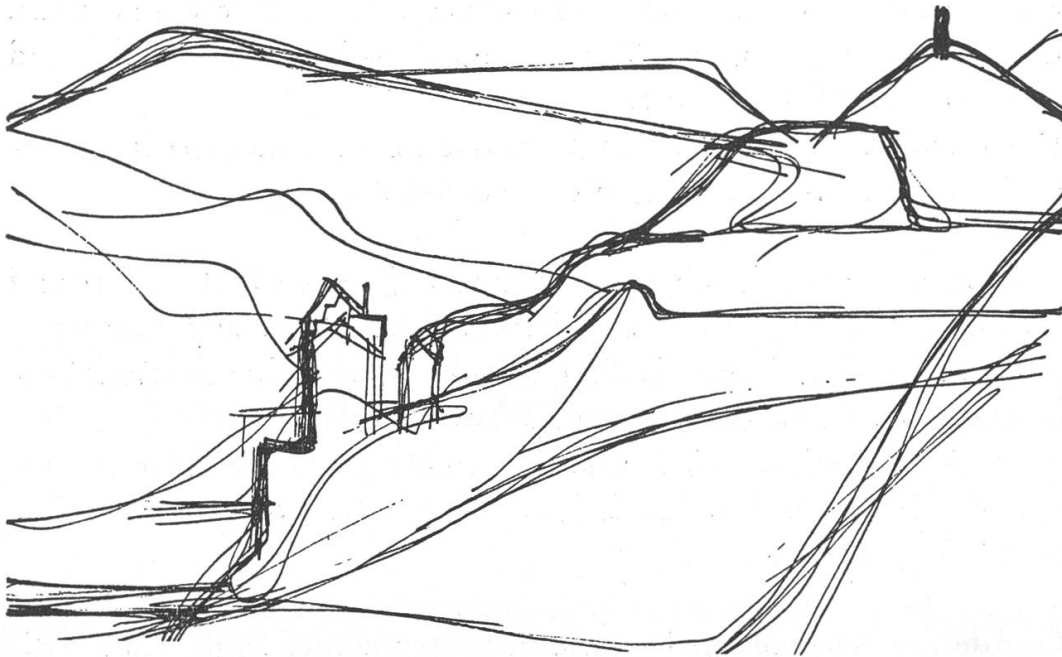
Dazu passend ein ebenso altmodisches Bild vom Menschen:

Der Mensch – ein vernünftiges, fühlendes Wesen: sein Leben dreifach im Gleichgewicht – Wohnen, Arbeiten, Pflege von Körper und Geist; sein Verhältnis zur Natur harmonisch, zur Maschine positiv, aber kritisch; Gebrauch der Freiheit; Bewußtsein der Würde.

Zwei Beispiele geben im folgenden konkrete und plastische Bilder von diesem Entwurf der Zukunft:

Das Schenkenbergertal (Industrie und Landwirtschaft).

Brugg-Windisch (Industrie und Kleinstadt).



Kasteln

Das schönste, reichste Tal weit herum:
sein sonniger, sanfter Grund; die steilen Rebenhalden nördlich und
im Süden herrlich weit die Gislifluh.
Die Kette hübscher alter Dörfer hinauf bis zuoberst ins Tal, gerade
so lang, als ein Sauserbummel an einem klaren, prächtigen Herbst-
tag reichen kann.
Das ganze eine Landschaft von ursprünglich plastischer Kraft und
Schönheit, vom Menschen auf glückliche Weise durch Bauten und
Anlagen noch erhöht.

Dieses Tal ist ein Kleinod.

Ein Schutzgürtel sumpfiger Niederung gegen die Aare hat es bis vor
kurzem vor der Maschine bewahrt. Jetzt aber ist der Fluß gestaut,
der Schachen verschwunden, eine stählerne Brücke führt in gerader
Linie hinein ins Tal.
Verschandlung? Im Gegenteil! Ein hübsches Gesicht braucht einen
Spiegel.

Und die neue Brücke, eine elegante, wohlproportionierte Brücke, ist ein würdiger Zugang und gibt, leicht überhöht, den allerbesten ersten Eindruck von dem Tal.

Am andern Aareufer stehen die Hochkamine der Zementöfen. Diese Öfen fressen ganze Berge in wenigen Jahren. Die Steinbrecher kommen über die Brücke. Maschinen und Arbeiter. Die Maschinen verändern die Hügel, die Arbeiter die Dörfer. Was wird aus dem Tal?

Wird es in ein paar Jahrzehnten sein wie ein riesenhaftes Gebiß mit häßlichen Löchern und hohlen Zähnen?

Werden die schmucken Dörfer dann das dumme Ohrfeigengesicht moderner Baukosmetik zeigen?

Oder werden im Schenkenbergertal Mensch, Maschine und Landschaft, Ackerbau, Industrie, Bauer und Arbeiter, einträchtig zusammenkommen, in einem kühnen Versuch unserer Zeit?

Heimatschutz einmal anders (die großen Züge sind wichtig):

Die Steinbrecher als Instrumente raffinierter Gesichtschirurgie: überflüssige Buckel und häßliche Pickel wegoperieren – die Maschine kann sich um die Landschaft verdient machen (war das nicht gerade beim Kraftwerk auch so? – zumindest in dieser Gegend).

Die Bauerndörfer erhalten, das bedeutet: den Bauern das Land erhalten und keine fremden Leute in die Dörfer bringen. Das bedeutet aber: für die Arbeiter besondere Siedlungen bauen. Auf dem rechten Aareufer können sie nicht wohnen, dort sind die Fabriken mit ihrem Dreckstaub und das Tal ist eng. (Die paar ehemaligen Bauernhäuser sind baufällig genug, aber sie stehen noch immer hinderlich in die schlechte Straße hinein. Schlimm sind die neuen Blöcke: wer kann denn hier schon wohnen, in dieser verpesteten Luft – grau liegt der Staub auf allen Dächern.)

Der richtige Ort zum Wohnen ist am Eingang zum Schenkenbergertal – genügend weg von den Hochkaminen, aber so nah wie möglich (direkte Straße zum Arbeitsplatz).

Sonnig, im Grünen, in freier Lage gibt es da einen Platz wie gemacht für ein paar kühne, tolle Wohnhochhäuser (denn es wird natürlich kein Landidörfli gebaut, das dem Bauern alles Land wegfrißt).

Ein «Bödli» gerade recht für zwei, drei klare, elegante Kuben von 50 Metern Höhe. Eine Neu-Schenkenburg. (War die alte nicht ein

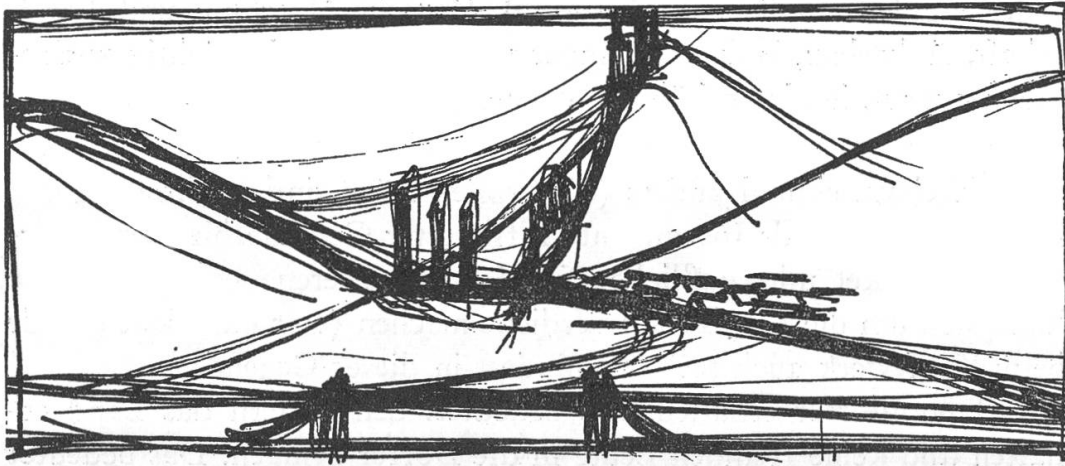
kühnes Bauwerk?) Man wird beider Silhouetten im Gegenlicht der Abendsonne nicht auseinanderhalten können, vollendet sind sie in die Talschaft eingesetzt.

Die «Neuen» werden im Autobus jeden Tag zur industriellen Bandstadt hinüberfahren, die Alteingesessenen aber werden in den Dörfern neues Leben und neuen Handel haben. (Frische Früchte und Gemüse – man wohnt auf dem Land – Produzent und Konsument ohne Zwischenhandel.)

Das Schenkenbergertal im Jahr 2000:

Neu Schenkenberg

Alt Schenkenberg



Brugg 2000

Die aargauischen Kleinstädte haben neuartige Bausorgen. Das Land ist knapp und teuer, Hochhäuser werden vorgeschlagen. Man hat keine Erfahrung mit Hochhäusern.

Empfiehl sie das Wohl des Bewohners, oder der Geldsack des Bauherrn?

Hochhäuser fallen auf. Werden sie das Stadtbild verschönern oder verschandeln?

Wo und wie sollen sie stehen?

Autobahnen sollen gebaut werden. Endlich eine Aktion gegen die Todesfallen unserer Hauptstraßen! Aber werden die Städte, umfahren, nicht veröden?

In den gleichen kleinen Städten werden jedoch auch kühne Entwürfe für die Zukunft gemacht, faszinierende, lebendige Ideen vorgetragen: In Baden wird der Durchgangsverkehr durch den Berg geführt; Badens Altstadt wird zu einem Paradies der Fußgänger: die Plätze, Straßen, Läden, Cafés werden wimmeln von Menschen.

Aarau verlegt die Kaserne. Neu-Aarau mitten in der Stadt? Eine Attraktion sondergleichen!

Für das Furttal hinter Baden besteht gar das Projekt einer «neuen Stadt» von 20 000 Einwohnern.

Und das Birrfeld wird ohne Zweifel in wenigen Jahren auch schon halb so viele Einwohner zählen.

Die großartigsten Aussichten aber eröffnen sich wohl Brugg. Die Gründe sind eingangs dargelegt worden.

Die Stadt hat die Wahl: entweder sie erkennt ihre Möglichkeiten und macht eine gewaltige geistige und materielle Anstrengung – Brugg 2000, ein Gemeinschaftswerk von Brugg und Windisch.

Das Ziel: Brugg-Windisch als Regionalzentrum, 30 000 Einwohner und ein Einzugsgebiet dreimal so groß.

Oder aber Brugg wird erdrückt vom Birrfeld, von Windisch und Koblenz. Was nur zum Schaden für alle vier wäre.

Man sollte aus der Geschichte lernen: Im Mittelalter machten sich die aargauischen Kleinstädte, zu nahe aufeinander, gegenseitig das Leben sauer. Zürich und Bern steckten alle in den Sack.

Heute, bei ganz veränderten Maßstäben, liegen sie günstiger und werden sich rascher umstellen können als die unbeweglichen, großen Städte. Die Zukunft der Schweiz hängt ab von der Initiative der Kleinstädte.

«Brugg 2000» sieht so aus:

Ein städtischer Kern in 3 Teilen:

Altstadt – Mittelstadt – Neustadt

welche dem Wachstum entsprechend neu- um- oder ausgebaut werden.

Gegenwärtig ist dringend der Neubau der Mittelstadt Bahnhof-Eisi; das folgende Kapitel handelt davon.

Eine wirkliche Sanierung der Altstadt kann erst nach dem Bau der

Autobahnen an die Hand genommen werden. Sie wird, wie schon mehrmals vorgeschlagen, in der Hofstatt beginnen. Die Hofstatt: wiederum Hauptplatz des Städtchens (mit Saalbau anstelle der alten Kaserne).

Die Neustadt auf Windischerseite entwickelt sich rasch: die Industrien gegenüber dem Bahnhof siedeln ihre Produktionsbetriebe aus und errichten Verwaltungsgebäude (Bureautürme Kabelwerke AG, Mühlebach Papier AG. Frisches Leben wird das Technikum auf der Klosterwiese bringen.

Die Achse dieses dreiteiligen spindelförmigen Kerns ist topographisch und historisch begründet, ist sie doch nichts anderes als die alte Hauptstraße von der Aarebrücke über das Eisi ins Birrfeld, hier dem ehemaligen Lauf der Reuß folgend.

An diesem Wege liegen alle städtischen Organe des Verkehrs, der Versammlung, des Verkaufs: Bahnhof, Plätze, Kirchen, Amphitheater, Läden, Restaurants, Cafés, Büros, etc.

Die Mittelstadt, das eigentliche Herz, ist von weitem markiert durch Hochhäuser rechts und links, am Wilden Rain und an der Alten Promenade. Die Hauptstraße endet beidseitig in den konzentrierten Wohnquartieren der Zukunft, den Teppichsiedlungen am Bruggerberg und Lindhof.

Jenseits des Bahnhofes, zu beiden Seiten des industriellen Verwaltungszentrums, schließt die industrielle Bandstadt an, Richtung Aarau schon bestehend oder in kurzem zu bauen (Maschinenfabrik Müller AG). Richtung Unterwindisch-Flußgabel Aare-Reuß ausbaureif im Zusammenhang mit der Flußschiffahrt.

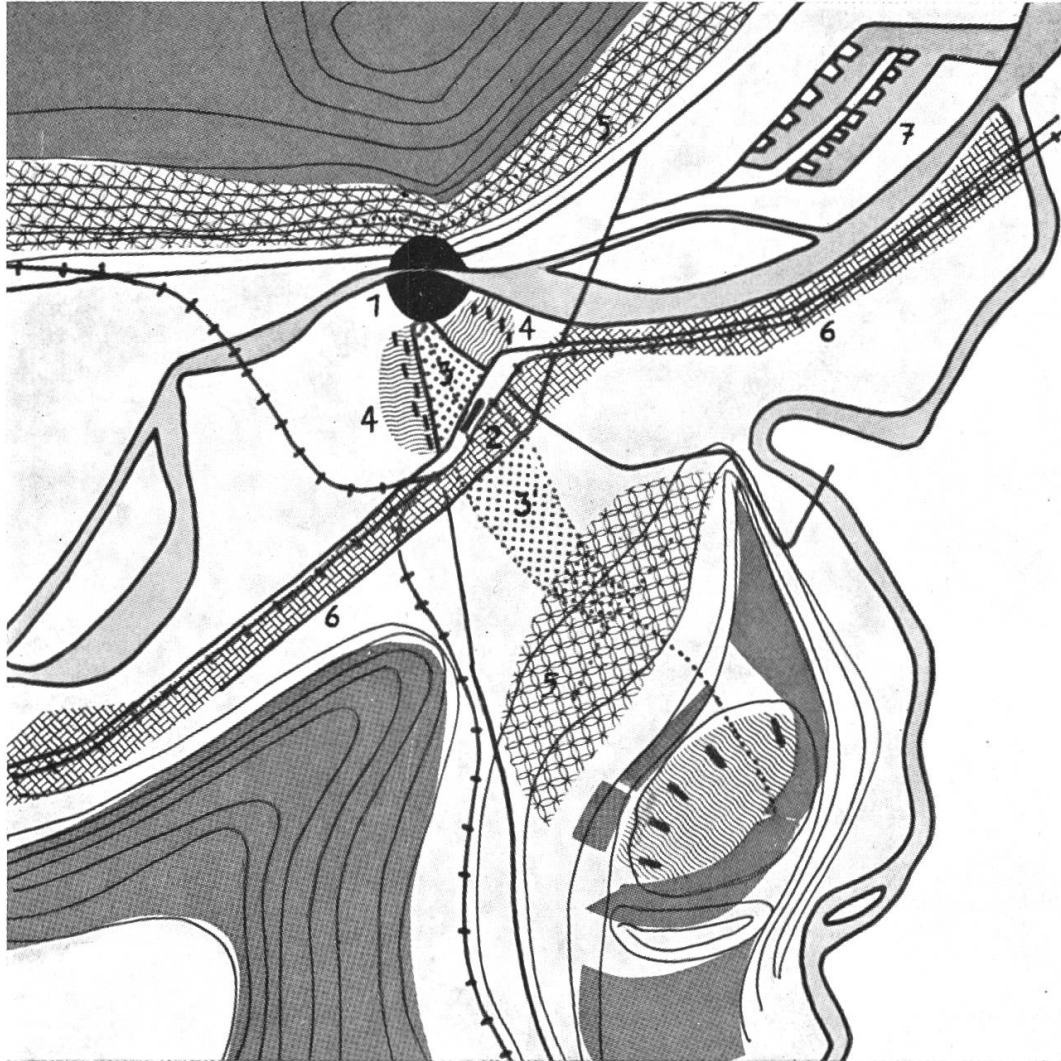
Mittelstadt

Die höchsten Bodenpreise werden für Land zwischen Bahnhof und Eisi bezahlt, also muß hier die sogenannte «city zone» sein.

City? Eher ein Gartenlaubenidyll!

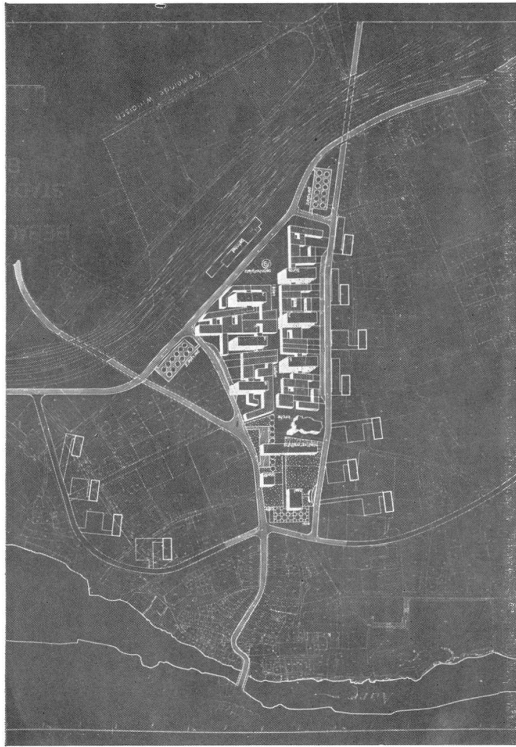
Das Gebiet ist so ungünstig erschlossen und parzelliert, daß bis heute alle Versuche großzügiger Überbauung gescheitert sind und die Citybauten der letzten Zeit (Kino Excelsior und Warenhaus Jelmoli) ganz am Rande entstanden.

Das Straßennetz ist unpraktisch, kompliziert; die Verbindungspunkte ungeordnet, gefährlich.

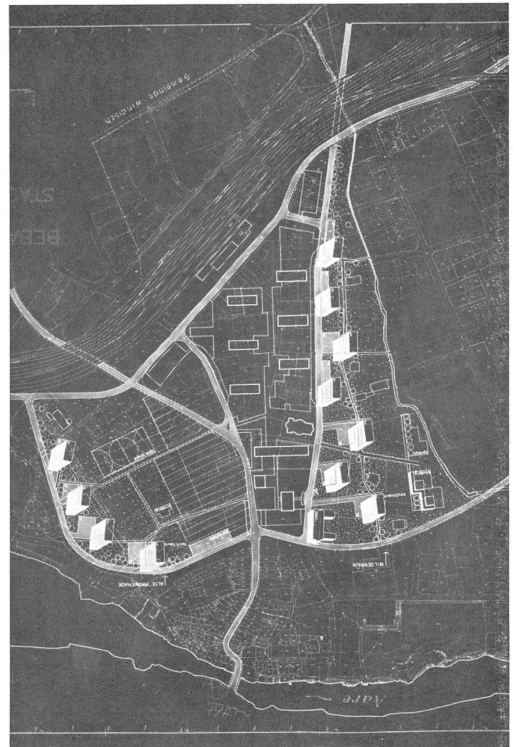


Brugg 2000: Nutzungsplan für Brugg und Umgebung

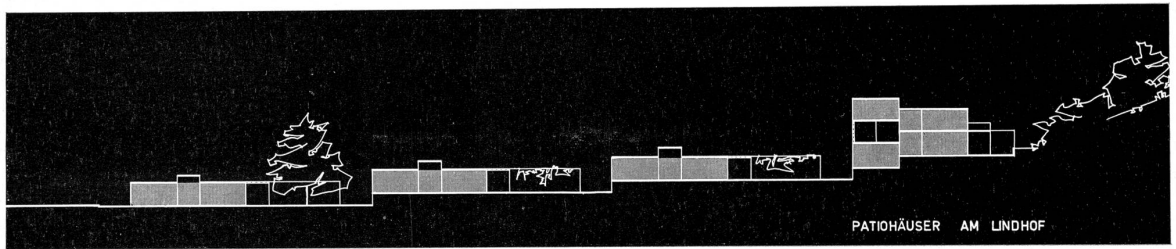
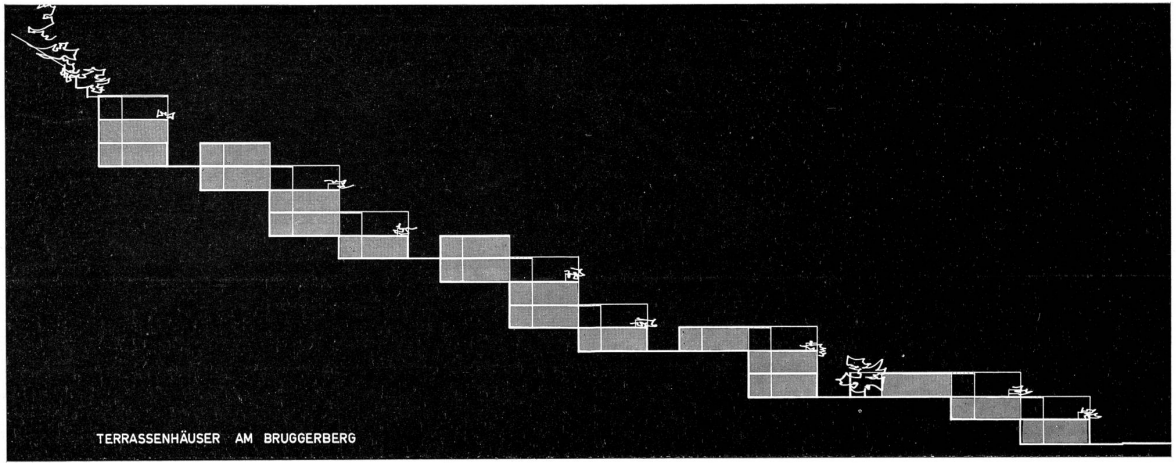
- 1 Altstadt
- 2 Bahnhof
- 3 City-Zone
- 4 Wohnhochhäuser
- 5 neue Wohngebiete
- 6 Industrie
- 7 Hafen Lauffohr

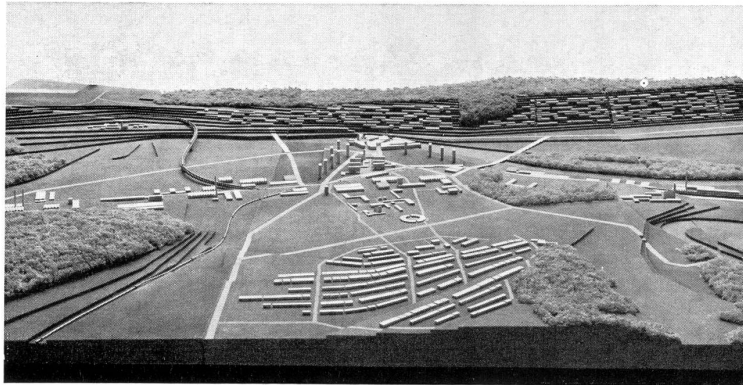


Brugg 2000:



◀ Geschäftszone
Wohnzone ▶

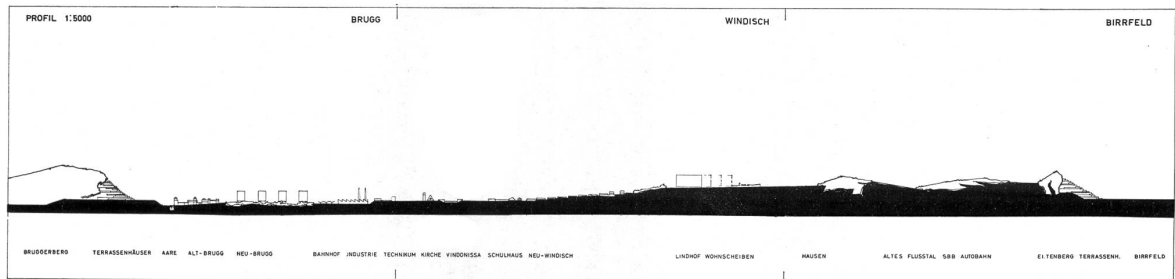




Brugg 2000: Modellansicht von Süden



Brugg 2000: Querschnitt Bruggerberg-Lindhof

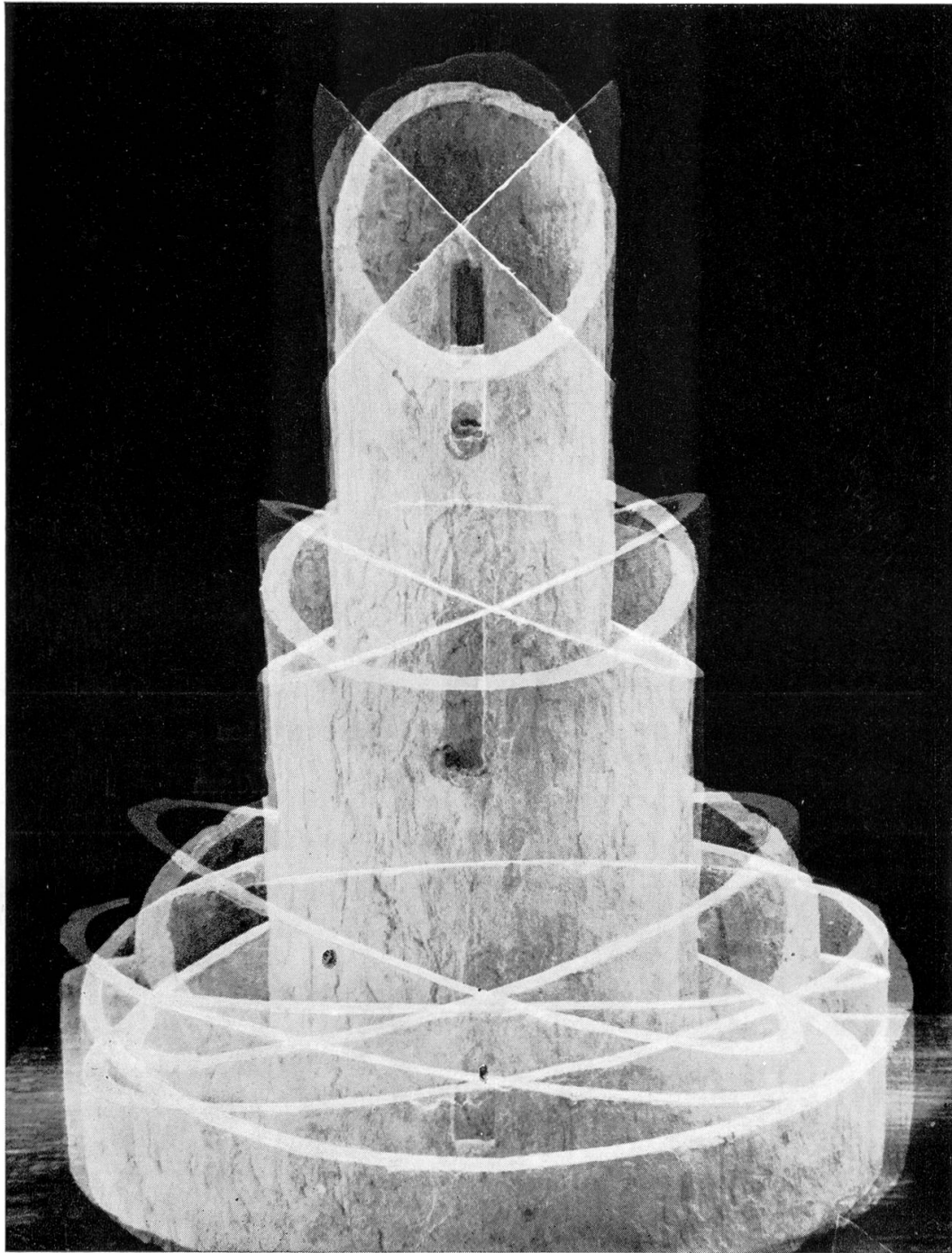




▲ Brugg 2000: Modellansicht von oben

▼ Brugg 2000: Modellansicht von Westen





Brugg 2000: Bahnhofplatz, Brunnenanlage „Perpetuum mobile“ aus gegenläufigen Beton-Hohlzylindern (Photomontage: Ruth Leder)

Badenerstraße – alte Zürcherstraße – Bahnhofstraße – Stapferstraße: das sind vier gleichlaufende Straßenzüge auf eine Breite von ca. 200 m!

Und was kann auf diesen schmalen, durchschnittlich nur 25 m tiefen, infolge schlechter Straßenführung oft spitzwinkligen Grundstücken ein einzelner Eigentümer überhaupt bauen? (Vgl. das eben umgebaute Wohnhaus neben Papeterie Müller.)

Frühere Studien haben diese Schwierigkeiten bereits aufgezeigt. Der neue Zonenplan kehrt leider nichts vor gegen eine ungeordnete, spekulative und – infolge der ungünstigen Verhältnisse – städtebaulich unerfreuliche Entwicklung (vgl. den winkligen Umbau des Hotel Bahnhof).

Es leuchtet ein, daß eine Neugestaltung der ganzen Zone mit der Sanierung des Verkehrs beginnen müßte. Dazu ist mit dem Bau der Autobahnen die günstige und letzte Gelegenheit gekommen. Das moderne Verkehrswesen ordnet die Wege nach Verkehrsarten: Die Autobahnen nehmen den Durchgangsverkehr auf, die Stadtstraßen den regionalen und lokalen Zubringerverkehr, die Laden-, Geschäfts- und Promenadenstraße den Fußgängerverkehr, die Industriestraßen den Schwerverkehr.

Die ganze Mittelstadt läßt sich für den Fahrzeugverkehr erschließen vom Rande her durch Badenerstraße und Stapferstraße.

Die Bahnhofstraße, Rückgrat des Stadtteils, wird zum reinen Fußgängerweg.

Das Netz ist vereinfacht und zügig geworden. Die Anschlüsse nach Baden und ins Birrfeld sind gut und reibungslos ohne Verkehrsmaschinen gelöst. Die notwendigen technischen Bauten (Brücken und Unterführungen) haben gleichzeitig den Sinn städtebaulicher Übergänge: Tore zur Stadt.

So wird die Stadt ihre Eigenart als Brückenstadt, der sie Existenz und Namen verdankt, in einer neuen Weise bewahren.

Die Aarauerstraße wird zur Industriestraße und muß entweder vor dem Bahnhof tiefer gelegt oder auf Windischer Seite durchgezogen werden bis ins Hafengebiet Lauffohr-Döttingen.

Die Schöneeggstraße wird im Zuge der alten Promenade weitergeführt, bis sie wieder in die Aarauerstraße mündet und so von Koblenz

wie von Aarau her den Verkehr direkt ins Städtchen hineinbringt ohne Umweg über Zollplätzli und Bahnhof.

Die Altstadt wird bis auf den direkten Zubringer ganz verkehrsfrei, wenn einmal, im Zusammenhang mit dem Bau der Terrassensiedlung am Bruggerberg, der Regionalverkehr von Frick her über Brunnenmühle-Fröhlichstraße geleitet wird. (Der Durchgangsverkehr wird sowieso in wenigen Jahren auf die Autobahn übergehen.)

Alle diese Fahrstraßen sind auf Motor und Rad des Autos zugeschnitten. Die Bahnhofstraße jedoch auf Fuß und Auge des Menschen: In lebendigem Wechsel eng und weit profiliert – steinig städtische Atmosphäre im Geschäftsviertel und grüner, offener, fließender Raum im Amtsviertel um den Stadtpark – in der Ladenstraße die geschlossenen niedrigen Straßenfronten der Läden, Cafés, etc., maßstäblich auf den Menschen bezogen – darüber abgesetzt die klaren Kuben der Bürohäuser, Rhythmus, Silhouette, Perspektive in die Höhe und in die Tiefe schaffend. Dichte räumliche Gestaltung gibt städtische Atmosphäre.

Die Parzellierung ist, wie das Straßennetz, nach Möglichkeit erhalten, um die Chancen einer Realisierung nicht unnötig zu verringern. Dem wirren Strom der geschäftigen, bummelnden, kaufenden, gaffenden Menge muß an den Enden der Hauptstraße Platz geschaffen werden:

Bahnhofplatz, «Terminus», Reise-Stimmung, Tor zur Stadt, erster Eindruck des Fremden, also: Reklame.

Räumliche Entwicklung aus der vorgezeichneten dreieckigen Gestalt, die sich als dynamisch-spannungsvolle Form gut eignet.

Neon. Festlich attraktive Brunnenanlage: Wasser, Licht, Bewegung. Früher oder später muß ein Bahnhofplatz geschaffen werden; die Grünanlage vor dem Bahnsteig kann dafür ebensowenig in die Lücke treten wie der Stadtpark für das Eisi, denn Park und Platz, Lunge und Herz, sind beide notwendige Organe einer Stadt.

Kirchplatz (katholische Kirche).

Der Abbruch des Hauses Reich war ein Anfang zu einem schönen Platz, auf dem die «Kirchwege» von Bahnhof, Wilden Rain, Paradiesstraße und Eisi zusammenkommen.

Der Platz soll gegen den Stadtpark gefaßt, aber nicht abgeriegelt werden durch einen niedrigen, langgestreckten, geraden Kubus, der

plastisch mit dem neubarocken Kirchenkörper kontrastiert und auf zwei Stockwerken über freiem Erdgeschoß (Säulen) die städtische Verwaltung beherbergen kann.

Dieses Fußgängerparadies, in und durch das alle Wege zur Arbeit, zum Vergnügen, zum Einkaufen, in die Kirche, zum Arzt, zum Nichtstun führen, ist es nicht Ausdruck eines reicheren, schöneren Lebens als die Stadt der Trottoirs, auf denen der Mensch elend geduldet und gefährdet am Rande dahingeht?

Die bestehenden überflüssigen Trottoirs verhelfen zu einer willkommenen Gratisverbreiterung der Fahrbahn, z. B. bei der Stapferstraße.

Die Wohnsiedlungen

Sonniges, offenes, zum Kern günstig gelegenes Gelände weist gute Wohnlage auf, in unserer Gegend also:

Bruggerberg, Lindhof im großen – Wilder Rain und Alte Promenade im kleinen.

Das Gehäuse des privaten Lebens – das Wohnhaus, ist der räumliche Ausdruck menschlicher Lebensform. Sein Einbau in die Landschaft spiegelt das Verhältnis des Bewohners zur Natur: der sesshafte Typ baut anders als der Nomade.

Der erste hat zu allen Zeiten zwei typische Bauformen entwickelt: Das Terrassenhaus, frei gelegen, nach außen weit geöffnet.

Das Patiohaus, ins Gelände geduckt, auf seinen privaten Gartenhof bezogen.

Diesen beiden klassischen Entwürfen entsprechen offenbar menschliche Grundhaltungen: introvertiert und extrovertiert, Mönch und Ritter, Wissenschaftler und Manager, usf.

Nicht nur der vitale Ursprung, auch die ehrwürdige Vergangenheit (etwa in der Mittelmeerkultur) bürgen dafür, daß es sich nicht um Modeformen handelt. Auf einen universellen Standard weisen ebenso die elementare räumliche Idee und der große Reichtum an Gestaltungs- und Kombinationsmöglichkeiten hin. Beides sind Kennzeichen des guten, maschinellen Serienproduktes – industrielle Brauchbarkeit wiederum ist ein Zeichen echter Modernität.

Sie sind dem traditionellen Einfamilienhaus wirtschaftlich überlegen und werden sich in Zukunft aus dem einfachen Grunde durchsetzen, weil sie bedeutend weniger Land beanspruchen (Reihenhäuser, Teppichsiedlungen).

Wenn es nun noch gelingt, diese Bauformen überzeugend in der Landschaft zu verankern, so bedeutet das nichts weniger als eine in unsern Verhältnissen gültige, synthetische und harmonische Lösung des Wohnbauproblems für den bodenständigen Menschen.

Dazu bestehen bei uns tatsächlich die besten Voraussetzungen:

Der Bruggerberg

ein Steilhang mit schönster Süd- und Aussichtslage, ideal für Terrassenhäuser, eins über dem andern gebaut (1-3 Geschosse), das Dach des untern als Terrasse des obern, Sonnenlage aller Zimmer, freie Sicht!

Mit den üblichen Einfamilienhäusern läßt sich ein solcher Hang gar nicht überbauen (teure Erschließung und Fundierung, großer Landverschleiß, maßstäblich und landschaftlich schlechtes Bild). So ist der Hang heute zum Glück noch fast unverbaut.

Der Lindhof

auf der andern Seite des Tales, ebenso mit Blick auf die Stadt, ein leicht ansteigender Nordhang – ideal für Häuser mit windgeschütztem, intimmem Wohnhof gegen Hang und Sonne. Die Häuserzeilen liegen flach (1-2stöckig) leicht gestaffelt dem Hang an und verschwinden im Grün der Bäume.

Es bleibt noch zu lösen die Wohnfrage des Nomaden, des echten, ungebundenen Städters.

Einst war sein Heim das Zelt, das Tuchzelt und das Sternenzelt. Heute ist es das Hochhaus mit der Dachterrasse. Zwei Stadtviertel mit zwanziggeschossigen Wohnscheiben in räumlich verschiedener Anordnung am Wilden Rain und an der Alten Promenade liegen auf dem Rand des Schotterrückens, der die Mittelstadt trägt. Die Kuben sind weiträumig in Parks mit alten Bäumen gestellt und haben Sonne und Aussicht auf Morgen- und Abendseite.

Fußgängerwege führen zum Bahnhof, zur Arbeit, zur Schule; in die Stadt ist's ein Katzensprung. Es hat Spielplätze für Große und Kleine, Hunde und Katzen.

Ein schöner Teil der Altbauten am Wilden Rain kann vorläufig oder überhaupt stehen bleiben (zum Beispiel Kinderspital, Haus Simmen).

2500 Einwohner haben Platz in diesen beiden Quartieren, gegen 7500 am Bruggerberg und mindestens 10000 am Lindhof. Ein Reservegebiet für 10000 ist auf dem Plateau des Lindhofes, der fünf große, liegende Wohnscheiben aufnehmen kann.

Diese ungewohnten, konzentrierten Wohnsiedlungen müssen keineswegs zur Vermassung führen. Sie stellen im Gegenteil eine einmalige Chance dar, unsere traditionelle soziologische Struktur, Fundament unseres individuellen und politischen Lebens, heute bedenklich variiert, wieder klar zum Ausdruck zu bringen durch räumlich Gliederung:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| das Individuum | – die Kammer |
| der Haushalt (Familie, Gruppe) | – die Wohnung |
| die Nachbarschaft | – die Straße mit einem Dutzend Reihenhäuser (Flachsiedlungen) |
| | – der Laubengang mit einem Dutzend angeschlossener Wohnungen |
| das Quartier | – ein halbes Dutzend Straßen |
| | – eine Hochhausscheibe mit einem halben Dutzend Laubengänge |
| das Stadtviertel | – die geschlossene Flach- oder Hochsiedlung |

Es ist außerordentlich wichtig, daß der Einzelne auf natürliche Weise (durch richtigen Städtebau) so zu einem festen Glied in der Gemeinschaft werde, und es ist ebenso wichtig, daß alle teilhaben an den natürlichen Gütern, Sonne, Luft, Licht, Raum.

Die soziologischen Unterschiede (geistig und materiell arm und reich) zeichnen sich von selber ab durch Nuancen im räumlichen Reichtum (beispielsweise Kombination von Terrassen *und* Innenhof ergibt «besseres» Reihenhaus – sozusagen eine Reihenvilla).

Wenn für die Schlechtergestellten jedoch einfach immer gerade dort gebaut wird, wo das Land am billigsten ist (weil am schlechtesten), dann werden sich die materiellen und sozialen Unterschiede allmählich zu Gegensätzen auswachsen, und die demokratische Gemeinschaft zerfällt. Der Klassenkampf beginnt in Arbeiterquartieren gegen Villenviertel.

In ein paar Jahrzehnten

Es ist versucht worden, die Gestaltung des zukünftigen Lebensraumes von allen Seiten her anzupacken: räumliche Ordnung, plastisches Bild, wirtschaftliche Notwendigkeiten, psychologische Voraussetzungen, menschlicher Maßstab, Kontinuität der Entwicklung (Vergangenheit – Gegenwart – Zukunft), Möglichkeit stufenweiser Realisierung.

Die Zukunft stellt ungeheure Aufgaben. Man muß wissen, was man will, sonst hat man nur zu klagen. Man muß einen Plan haben, ein klares Bild. Zeichnen wir noch einmal das unsrige:

Eine Stadt mit einem typischen Profil, von weitem und von oben klar erkennbar durch die bestimmte Lage sowohl der Teile wie des Ganzen in der Landschaft:

die große, eindeutige Orientierung geben die beiden Achsen im Tal und quer dazu.

Fest umrissen, die Altstadt am Brückenkopf.

Dann die Mittelstadt, umringt von schlanken Scheiben, deren Breiten in erhöhter Lage weit talauf, talab als ein neues Stadtwappen zu sehen, dagegen von der Höhe, also von Bruggerberg und Lindhof, wie ein Filter im Blick.

Im Tal die Bänder von Fluß, Schiene, Straße, rhythmisch begleitet von hochaufragenden Fabrikaminen.

An den Hängen ganz im Grünen die Siedlungen: wie ein Rebberg terrassiert der Bruggerberg, der Rücken des Lindhofs sanft ansteigend hinter Grün und Mauern bis zu den schmalen, steilen Silhouetten der Wolkenkratzer auf dem Plateau.

Und so die Landschaft ähnlich, aber doch nie gleich entlang dem ganzen Jurarücken...

EINE IDEE – EINE HOFFNUNG – EINE REALITÄT