

# Hamburgs II. Ebene

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen, Wohnen, Leben**

Band (Jahr): - **(1964)**

Heft 56

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-651173>

## **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.

# Schweizer Städtestudien

## Stagnierendes St. Gallen?

Als alter St. Galler und heutiger Wahlzürcher verfolge ich mit Interesse die Entwicklung meiner Vaterstadt. Mit Interesse und nicht mit Freude, weil das Auge des unbefangenen Beobachters feststellen muß, daß die Stadt an der Steinach wieder wie in der Zwischenkriegszeit zu stagnieren beginnt. St. Gallen war einmal, zur Zeit der Jahrhundertwende, die fünftgrößte Stadt der Schweiz. Diese glorreichen Zeiten sind längst Geschichte geworden. Die kurz nach dem Ersten Weltkrieg ausbrechende Textilkrise brachte es mit sich, daß das einstmal blühende Gemeinwesen, fast über Nacht, zu einer Stadt der Bankrotteure und damit zu einem Schatten seiner selbst herabsank. Es brauchte lange Jahre, bis sich die Stadt, ins Mark getroffen, wieder von diesem Schlag erholte. Anfangs der fünfziger Jahre machte es den Anschein, als ob sich St. Gallen aufzufangen hätte und sich die Stadt im grünen Ring wieder auf die ihr innewohnenden Kräfte besänne, und man sah wieder, lange Jahre ein Novum, Baugruben und Neubauten im Weichbild der Stadt. Auch die Einwohnerzahl begann wieder zu wachsen, erreichte man doch 1960/61 den früheren Bevölkerungshöchststand (und das nach ungefähr vierzig Jahren). Soweit wäre also Grund zur Freude vorhanden — es geht, wenn auch betulich und langsam, doch wieder aufwärts.

### Allein in diesen Freudenbecher

fällt ein Wermutstropfen, ist es doch notwendig, einen Blick auf die konkurrierenden Städte (Mittelstädte zwischen 50 000 und 100 000 Einwohnern) zu werfen, und dann sieht das Bild wesentlich anders aus. St. Gallen mußte schon in den dreißiger Jahren seinen fünften Platz an Lausanne abtreten. Hat man in der Nachkriegszeit noch geglaubt, daß wir unsern Platz bei den «big six» halten können, so wurde man anlässlich der Volkszählung von 1960 dahin belehrt, daß uns Winterthur endgültig auf den 7. Platz verewäre hat. Das war bitter, aber es wäre noch hinzunehmen gewesen. Es beginnt sich nun die Entwicklung abzuzeichnen, daß uns auch Luzern und Biel den Rang streitig machen. Die Konsequenzen dieser Sachlage sind nicht nur für St. Gallen, sondern für den ganzen ostschweizerischen Raum höchst bedenklich, weil sich erstens unser Gewicht in der Eidgenossenschaft verringert und wir mehr und mehr zu einer quantität négligeable werden, und wir, zweitens, wirtschaftlich für die ändern immer uninteressanter werden (wer eröffnet schon Filialen usw. in einem stagnierenden Raum). Wenn wir so weitermachen, hört die Schweiz auch in Bälde bevölkerungsmäßig in Winterthur auf. Es besteht also Grund genug, die wirtschaftliche und bevölkerungsmäßige Entwicklung nun ernsthaft in die Hand zu nehmen. Man kann nicht mehr darauf vertrauen, daß die Industrie von sich aus expansiv genug sei — das gilt besonders für die Hauptindustrie der Stadt, sonst stünde man anders da, ganz abgesehen davon, daß dies ja hieße Eulen nach Athen zu tragen. Es ist also die grundlegende Forderung aufzustellen, daß sich die Stadt aktiv einschaltet.

Die neuesten Mitteilungen des Volkswirtschaftsdepartements (im Märzheft) beweisen die Stagnation

eindrücklich. So hat sich die Zunahme der Bevölkerung wie folgt angelassen:

	Bestand 1950	Bestand 1960	Zunahme absolut	Zunahme %
St. Gallen	68 011	76 279	8 268	12,2
Winterthur	66 925	80 352	13 427	20,1
Luzern	60 526	67 433	6 907	11,4
Biel	48 342	59 216	10 874	22,5
Mittel				16,6

Wir sehen also, daß sich St. Gallen eindeutig unter dem Mittel der Mittelstädte bewegt. Oberflächlich gesehen kann man sich damit trösten, daß sich ja auch Luzern unterdurchschnittlich entwickelt hat. Aber halt, Vorsicht! Es muß festgehalten werden, daß in Luzern kaum mehr Baugrund zur Verfügung steht und sich die Entwicklung auf die Agglomeration verlegt, wie in den Großstädten. Es ist darüberhinaus festzuhalten, daß heute sämtliche Städte von der Größenordnung St. Gallens von Agglomerationen umgeben sind. Agglomerationen sind Gemeinden in denen die Berufstätigen zu über einem Drittel im Agglomerationskern tätig sind und die Angehörigen der Landwirtschaft nicht mehr als 20 Prozent der Wohnbevölkerung ausmachen. Seit der Volkszählung 1960 hat sich auch Winterthur mit einem Agglomerationskern umgeben.

Es ist als betäubliche Tatsache festzuhalten, daß es der ostschweizerischen Metropole als einziger Stadt in dieser Größenordnung nicht gelungen ist, über den eigenen Gemeindegrenzen hinaus, eine Strahlungskraft auszuüben. Wenn wir die Agglomerationen der konkurrierenden Städte auch noch in Betracht ziehen, und das müssen wir, da sie ja wirtschaftlich eine Einheit bilden, so kommen wir zum aufsehenerregenden Schluß, daß

### St. Gallen heute nurmehr an neuer Stelle

steht. Die Volkszählung von 1960 weist hier für die Mittelstädte folgende Zahlen aus (neu arrondiert):

	Einwohner
Agglomeration Winterthur	91 000
Agglomeration Luzern	123 000
Agglomeration Biel	75 000

Daß Biel St. Gallen überholt hat, kann man anhand des bisherigen prozentualen Zuwachses leicht feststellen. Es macht überdies den Anschein, als ob St. Gallen nicht einmal mehr in der Lage wäre, den bisherigen prozentualen Zuwachs fortzusetzen. Dies muß man zwangsläufig annehmen, wenn man weiß, daß die mittlere Wohnbevölkerung 1963 mit 78 300 Einwohnern ausgewiesen wird. Man kann also sogar sagen, daß St. Gallen nicht nur stagniert, sondern im Vergleich zu ändern Städten ganz eindeutig an Gewicht verliert.

## Das Wachstum der Bevölkerung

ist ein zuverlässiger Gradmesser für die Prosperität einer Stadt, es ist jedoch nicht der einzige. Wenden wir uns deshalb noch einem anderen Kriterium zu — dem Bausektor. Wenn man von der Haupteinfallsachse (Westen) in die Stadt einfährt, so stellt man im Vergleich zu ändern Städten eine Ueberalterung fest, und selten ist eine große Baustelle zu finden. Man hat den eigentümlichen Eindruck, hinter den sieben Bergen zu sein. Man spürt, daß diese Stadt noch immer ihren Dornröschenschlaf tut und daß sie noch nicht zu neuen Horizonten aufgebrochen ist, der Fortschritt hat noch nicht stattgefunden. Dies ist keine leere Behauptung, zeigt doch die Statistik über die Wohnbautätigkeit, daß St. Gallen wiederum hintennachhinkt und dies obschon in der Zwischenkriegszeit fast nichts gebaut wurde! Lassen wir die Zahlen von 1963 sprechen:

Neuerstellte Wohnungen in	
Winterthur	748
St. Gallen	442
Luzern	440
Biel	639
La Chaux-de-Fonds	327
Freiburg	598
Chur	341

Was gebaut wird, ist meist Nachholbedarf, selten ein Wagnis, von ein paar Ausnahmen abgesehen kaum kühn in die Zukunft weisend. Dabei ist doch gerade der Faktor der Ueberalterung angetan, hier moderne Lösungen als Ersatz zu finden. Wer bringt sie? Wer läßt sie zu? Wo ist der frühere Glaube an sich selbst, das zuzeiten nicht eben kleine Selbstbewußtsein der St. Galler geblieben? Wo ist der Mut, der einst das erste Hallenbad der Schweiz entstehen ließ, wo sind die Eisenbahnpioniere, der Geist eines Kunkler und Mittelholzer? Man läßt sich einfach treiben und freut sich, daß es einem nicht mehr so schlecht geht wie früher — man treibt Kleinstäderei bis zum Exzeß! Das öffentliche Verkehrsnetz — ererbt von den Vätern! Ja doch, das Tram ist verschwunden, dafür fährt der Trolleybus die genau gleichen Strecken ab und der Autobus rollt ein paar 100 m weiter. Nachholbedarf! Beim verlotterten Tram mußte etwas geschehen, und den alten Autobussen ist eben der Schnauf ausgegangen — eine neue Linie aber findet man nirgends. Gewiß, das ist nicht entscheidend, aber symptomatisch. Auch die Hauptstraßen sind großstädtisch verstopft — das ist aber nicht dem Wachstum der Stadt und überdurchschnittlich vielen Autos zuzuschreiben, sondern der kümmerlichen Verkehrsorganisation und der fehlenden Behendigkeit der st. gallischen Verkehrsteilnehmer. St. Gallen liegt nämlich auch im Sektor immatrikulierter Personenwagen unter dem Durchschnitt (Zahlen Ende September 1962):

Zürich	62 848 Personenautos
Winterthur	8 912 Personenautos
St. Gallen	7 679 Personenautos
Luzern	7 635 Personenautos
Biel	7 759 Personenautos

Diese nicht eben erhebende Sta-

tistik dürfte wahrscheinlich auch im relativ

## schlechten Lohnniveau

St. Gallens begründet sein. Die in St. Gallen bezahlten Löhne tragen nicht unerheblich zur Ankurbelung der zürcherischen Wirtschaft bei, indem die Tüchtigsten und Fähigkeitsten ihrer Vaterstadt den Rücken kehren. Das ist ein ständiger Aderlaß, ein Verlust an Substanz und diesem Problem sollte höchste Aufmerksamkeit geschenkt werden. Sie kennen die Antwort auf die Scherzfrage, was den Unterschied zwischen St. Gallen und Zürich ausmache: 200 Franken mehr im Monat. Es ist leider ein wahres Wort, bedingt wahrscheinlich durch die noch heute einseitige Wirtschaftsstruktur der Stadt. Diese einseitige Wirtschaftsstruktur, die zudem eine saturierte Branche umfaßt die kaum mehr expandieren kann, ist geradezu gefährlich. Vor allem die Textilindustrie sitzt auf schwankendem Ast, und hier kann die Situation leicht bedrohlich werden. Es muß für die Fremdarbeiter nur die Freiheit des Arbeitsplatzes gewährt werden. Dann wandern sie in die besser zahlenden und expansiveren Branchen ab. Das gibt dann die Textilkrisennummer zwei, wenn man sich nicht vorsieht. Man muß deshalb für neue Betriebe sorgen — möglichst in kommenden Branchen. Warum nicht im Sektor Atom? Vielleicht ein forcierter Ausbau als Schulstadt, als neues Finanzzentrum, Versicherung, Holdinggesellschaften, Fremdenstadt, Hochburg der Forschung — man sieht es gibt Möglichkeiten, es muß nur untersucht werden welches die beste ist. Man wird den Eindruck nicht los, daß man zuständigenorts überhaupt keine Konzeption hat (vielleicht die Kleinstäderei). Ich lasse mir jedoch gerne das Gegenteil beweisen und frage hiermit, was vorgesehen ist, bis 1970, bis 1980, bis 1990 in den Sektoren:

wirtschaftliches Wachstum;  
öffentliche Werke (Bund, Kanton, Gemeinde);

Wohnungsbau und Siedlungspolitik;  
Einwohnerzahlen und Verkehrsströme.

Die Antwort wird zeigen, ob man an die Zukunft glaubt oder nur sein stilles Glück im Winkel sucht.

Diese Zeilen sind weniger ein Ausdruck der Kritik, denn der Sorge. Sie sollen ein Nachdenken und Erwachen bewirken. Andernorts schläft man nicht. Das beweist das «kleine» Freiburg das momentan einen gewaltigen Aufschwung nimmt. Was dort möglich ist, sollte auch bei uns möglich sein, man besorge sich das Rezept. Es sei hier nicht einer Großstädterei und einer Großhansade das Wort geredet, sondern einer planmäßigen Entwicklung in vorbestimmtem Rahmen. Sie soll und muß etwas kosten und sie muß notfalls auch gegen kleinliche Eigentumsinteressen und gegen momentane Vorteile erkämpft werden. Es geht um das Ganze, es geht darum, daß die Stimme der Ostschweiz auch weiterhin etwas gilt, nicht daß wir immer die armen Verwandten bleiben.

H. Krucker, Zürich

## Hamburgs II. Ebene

-ÜCP- Demnächst werden die Bauarbeiten für den Straßentunnel unter dem Steintorwall begonnen werden. Dieser Straßentunnel stellt den ersten Bauabschnitt des umfassenden Programms zum Ausbau der Kreuzungen des Wallrings in zwei Ebenen dar.

Der kreuzungsfreie Straßenzug im Wallring soll sich in fünf Abschnitten vollziehen:

1. Vom Deichtorplatz bis zum Ferdinandstor, mit einem Straßentunnel unter dem Steintorwall vom Klosterwall bis zum Glockengießerwall.

2. Knotenpunkt Ferdinandstor mit einer Ueberführung.

3. Von der Lombardsbrücke bis kurz vor den Karl-Muck-Platz mit einem Umbau der alten Lombardsbrücke und einer Hochstraße vom Knotenpunkt Neuer Jungfernstieg — Esplanade bis zum Ende des Abschnitts.

4. Knotenpunkt Karl-Muck-Platz mit Fortsetzung der niveaufreien Führung als Tunnel- oder Hochstraße.

5. Knotenpunkt Millerntor mit einem Straßentunnel und mit Anschluß des Wallrings am westlichen Ende der Ost-West-Straße.

Die Arbeiten in den ersten drei Abschnitten werden sich zeitlich überschneiden können. Der Straßentunnel unter dem Steintorwall, der den ersten Bauabschnitt des Gesamtvorhabens darstellt, ist eine ungewöhnlich schwierige Aufgabe für die Tiefbauer. Die Planun-

## Bauen Wohnen 56 Leben

gen waren besonders kompliziert, weil über dem Straßentunnel zwei neue Fußgängerunteranlagen zwischen Hauptbahnhof und Spitalerstraße sowie an der Ecke Hauptbahnhof-Mönckebergstraße verlaufen sollen, während in der Mönckebergstraße die Tunnelsohle auf dem U-Bahntunnel der kreuzenden Ringlinie aufliegt, dessen Profil erniedrigt werden muß. Für die beiden 550 Meter langen Tunnelröhren ist künstliche Belüftung vorgesehen. Decken und Wände des Tunnels werden so verkleidet, daß eine möglichst starke Schalldämpfung erzielt wird. Die Tunnelröhren sollen durch je zwei Lichtbänder in der Decke und im obersten Wandteil beleuchtet werden. Die beiden Rampen an den Tunnelausfahrten haben zusammen eine Länge von rund 280 Meter. Die Ueberwachungs- und Betriebsräume für die technischen Einrichtungen des Tunnels werden zwischen den südlichen Tunnelrampen zusammengefaßt.

Gleichzeitig mit dem Straßentunnel wird auch der Kreuzungsabschnitt der neuen U-Bahnlinie Billstedt-Stellingen gebaut, die in Tieflage unter dem Straßentunnel hindurchführt. Am Georgsplatz entsteht im Zusammenhang damit eine 20 Meter tiefe Baugrube. Außerdem muß ein zwischen dem Hauptbahnhof und dem Straßentunnel gelegener Luftschutttiefbunker teilweise abgebrochen werden.

Die Bauarbeiten werden mehrjährige, umfangreiche Verkehrs-umleitungen zur Folge haben! Der Verkehr des Wallrings wird im wesentlichen auf den westlich davon gelegenen Straßenzug verlegt werden. Der Radialverkehr wird auf Behelfsbrücken über die Baugrube geführt.

Die Gesamtkosten des Straßentunnels und der damit im Zusammenhang stehenden Bauwerke werden mit 65 Millionen DM veranschlagt. In der Baubehörde rechnet man damit, daß der Straßentunnel 1966 dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden kann. Die abschließenden Bauarbeiten werden sich jedoch noch bis zum Jahre 1967 hinziehen.



## 6. SCHWEIZ. IMPORT-MESSE ZÜRICH

5.-14. Juni 1964 Die Fachveranstaltung für Produktions- und Investitionsgüter, wie Werkzeuge und Werkzeugmaschinen, Schleifmaschinen und Zubehör, Hebezeuge, Motoren, Automation usw. Produkte aus 22 Ländern. Das Schaufenster des Import-Handels. Ausstellungsgelände beim Hallenstadion. Gute Verkehrsbedingungen. Grosse Parkplätze.

Montag-Freitag 10.00-18.30 Samstag/Sonntag 10.30-18.30 Uhr