

Der grosse Feind unserer Städte

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **48 (1973)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-104223>

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.

Die Zahl der Autos in unseren Städten nimmt ständig zu, die Zahl der Menschen in vielen unseren Städten nimmt ab. Das Automobil verdrängt die Menschen, schlimmer noch, es verdrängt die Menschlichkeit, fast unmerkbar, aber unaufhaltsam. Es verändert die Lebensgewohnheiten und damit auch die Menschen selbst.

Aufgrund von zuverlässigen Statistiken und Erfahrungszahlen aus Chicago, London, Boston, Frankfurt usw. ergibt sich, dass jedes zusätzliche Auto, das regelmässig in den Stadtkern eindringt, einen Einwohner der Stadt zum Auszug veranlasst. Ähnliche Werte gelten zweifellos auch für unsere Städte.

Es gibt Leute – und man findet sie nicht nur bei jenen, die vom Automobil leben –, die ihren Wagen zum Götzen gemacht haben. Sie fordern, dass unsere Lebensgewohnheiten, unsere Mentalität und unsere Kultur dem Automobil angepasst werden soll. Sie sagen es mit anderen Worten, aber das ändert ihre Forderungen und deren Wirkung nicht.

Die Stadt soll dem Auto angepasst werden, und mit der Stadt zwangsläufig auch die Menschen. Der Automobilkult fordert seine Opfer: alte und neue Gebäude, Grünanlagen, Trottoirs, Vorgärten, Ruhe, Privatleben, gute Luft, landschaftliche Schönheiten. Und Menschenopfer...

Das Wuchern von städtischen Agglomerationen, der Rückgang der Einwohnerzahlen in den einstmals organisch gewachsenen Innenstädten, die Zersiedelung unserer Landschaften wird registriert und allgemein bedauert. Man macht sich vielenorts Gedanken über diese Missstände. Auch über die schwindende Lebensqualität unserer Städte...

Die Hauptursache für das rapide Schwinden städtischer Werte ist zweifellos der überbordende Autoverkehr mit allen seinen Neben- und Rückwirkungen. Verkehrsbauten, Betonlandschaften, Lärm und Abgase sind nur die äusserlichen Zeugen dieses Wertverlustes. Damit Hand in Hand geht aber die zwangsläufige Veränderung unserer Lebensgewohnheiten, die Umschichtung der Einwohnerschaft ganzer Quartiere, die durch das Auto ermöglichten oder erzwungenen Änderungen unserer Konsumgewohnheiten und unserer Mentalität.

Starker und ständiger Strassenlärm ist häufig die Ursache von Herz- und Kreislauferkrankungen, von Magengeschwüren und Neurosen.

Über die Folgen der permanenten Luftverschmutzung sind wir hinlänglich orientiert. Sie reichen von der Beeinträchtigung der Gesundheit bis zur Zerstörung von Kulturdenkmälern.

Nach Beobachtung eines führenden deutschen Kriminologen steht es ausser Zweifel, dass zwischen denaturierter Umwelt und Kriminalität ein direkter Zusammenhang besteht. Wo die Natur, repräsentiert durch Bäume, Tiere und Blumen, dem Asphalt und Beton weichen muss, wächst die Verbrechensrate progressiv.

Aber: Wer sich einer Strassenverbreiterung auf Kosten seines Vorgartens widersetzt, wird enteignet. Wer andererseits seinen Rasen mit Asphalt überzieht und als Parkplatz vermietet, stösst auf freundliches Einverständnis. Wer vor seiner Dreizimmerwohnung einen Zweit- oder Drittwagen stehen hat, ist durchaus angesehen; der Fussgänger aber, der in der Nachbarwohnung ein Haustier anschaffen will, stösst auf unüberwindliche Schwierigkeiten in Form von Verboten und Verordnungen. Er belastet die Umwelt und muss daher zurückgebunden werden.

Die sich ständig verschlechternde Lebensqualität unserer Städte und damit zusammenhängenden Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur bewirken, dass einige davon sich früher oder später unaufhaltsam der Lage von Gross-Neuyork nähern werden.

In dieser Agglomeration wohnen weniger als die Hälfte auf Stadtgebiet, wobei die Infrastruktur der Stadt jedoch von allen Bewohnern der Agglomeration in Anspruch genommen wird. Die Folge ist, dass trotz immer höherer Besteuerung die öffentlichen Verpflichtungen der Stadt in immer mangelhafterer Weise erfüllt werden. Das aber hat eine logische Wechselwirkung zur Folge: Die mangelnde Lebensqualität veranlasst die Menschen zum Wegzug.

Eine ähnliche Entwicklung droht auch unseren Städten: Täglicher Massenverkehr durch Autos und Lieferwagen, Stosszeiten, Lärm, Smog und Unwirtlichkeit bei Tag, Leere, Kriminalität und Geisterstadtatmosphäre bei Nacht.

Hoffen wir, dass eine jüngere Generation erkennt, dass das Automobil nicht als Zerstörer menschlicher Kultur, sondern als Diener des Menschen erfunden worden ist, dass man uns damit ein Werkzeug in die Hand gegeben hat, das es uns erlaubt, je nach Vernunft besser oder schlechter zu leben. Bas-

