

# Nachrichten für die Region



Teilsicht des Güterbahnhofs

## Die Stadt, in der wir leben

### Schöner leben – ohne Lärm und ohne Beton

Unsere Stadt, heute Zentrum einer Region mit weit über 100 000 Einwohnern, kann sich derzeit über Mangel an Problemen wahrlich nicht beklagen: sie hat, unter anderem, mit einem nicht eben rosigen zu nennenden Finanzhaushalt zu wirtschaften und steht dabei gleichzeitig vor vielen ungelösten Aufgaben, die nicht ad infinitum auf die lange Bank geschoben werden können. Diese beengende Situation stimmt auf ersten Anblick gewiss nicht übertrieben heiter — und doch: Können wir es uns leisten, auf Schwierigkeiten mit Lethargie und Stillstand zu antworten? Dürfen wir uns nur gerade auf jene professionellen Rappenspalter verlassen, die jetzt allüberall ihre Klagelieder anstimmen? Unserer Stadt wäre gewiss wenig gedient, wenn wir uns fortan auf eine Politik stützen müssten, die sich mit ebenso vorschnell gefassten wie kurzlebigen Massnahmen zufriedengibt; Pedanterie gar und übertriebene Vorsicht verstellen uns den Blick auf die Zukunft und verhindern mit Sicherheit grundsätzliche Lösungen, die den Tag überdauern könnten. Deshalb erscheint es uns wichtig und unerlässlich, das Gespräch um die «Stadt, in der wir leben», hier und auch in Zukunft weiter zu pflegen. Unsere Stadt, die in den vergangenen Jahren von einer rasanten technischen und industriellen Entwicklung erfasst wurde, muss wieder wohnlicher werden und mit der Zeit derart funktionieren, dass sich die Bewohner vorbehaltlos mit ihr identifizieren können.

Der folgende, von unserem Redaktionsmitglied Martin Schweizer nach Entwürfen von Hans-Peter Oechslis verfasste Beitrag setzt sich mit einem Teil unserer Stadt auseinander, der ohne Gegenmassnahmen bald zum Niemandsland erklärt werden kann — das Fulachtal ist durch den Bau des neuen Güterbahnhofs unwirtlich geworden und wird vollends unbewohnbar, wenn in naher Zukunft auch noch die Nationalstrasse (N 4) den Ort ganz bewohnbar und bewohnten Stadtteil durchquert.

Frau T., 42, Hausfrau und wohnt an der Krebsbachstrasse, sagt es deutlich: «Der Lärm vom Rangierbahnhof ist nicht auszuhalten, Tag und Nacht dieses endlose Pfeifen!» Ihre Nachbarin, eine vitale und lebenslustige Dame, ist ebenso «mit den Nerven fertig» und schon dankbar dafür, dass sie jemand anhört: «Es ist unerträglich. Das ganze Familienleben leidet unter dem Lärm. Ich kann nicht einmal richtig die Fenster öffnen.» Ihr Sohn hat die Konsequenzen gezogen und vor einigen Monaten sein Zimmer geräumt; jetzt wohnt er in einem Quartier, in dem sich's ruhiger leben lässt.

Aber nicht alle, die im näheren und weiteren Umkreis des Güterbahnhofs leben, können einfach Reissaus nehmen. Die Wohnungsnot und mitunter auch die vergleichsweise niedrigen Mietpreise halten die Leute in ihren unfreundlichen Behausungen fest. Frau T. und ihr Gatte sind allerdings stündig auf der Wohnungssuche; an die Nationalstrasse, die bald einmal vor ihrer Haustüre vorbeizieht, wagen sie überhaupt nicht zu denken: «Dann», meint die Frau, «sind wir längst nicht mehr da.» Ein Pensionierter, der schon seit Jahren und vor dem Bau des neuen Güterbahnhofs in der Gegend wohnt, glaubt schon gar nicht an die Strasse: «Wenn die kommt, bin ich auf dem Waldfriedhof.»

#### Ein «Lärm- und Niemandsland»?

Unnötig, weiter auszuholen: Der Rangierlärm in der Umgebung des Güterbahnhofs geht nachweisbar all jenen auf die Nerven, die Tag und Nacht mit ihm leben müssen. Vorstösse im Grossen Stadtrat und Untersuchungen der städtischen Behörden belegen ebenso wie die wiederholten Klagen der Anwohner, dass der Güterbahnhof mehr Lärm verursacht, als einem Menschen gemeinhin zugemutet werden darf. Völlig unhaltbar aber wird der Zustand, wenn auch noch der Verkehr über die projektierte Nationalstrasse rollt — angefangen beim sogenannten «Schwabentor-Dreieck» bis hin zum Industriequartier Herblingertal werden wir dann ein «Lärm- und Niemandsland» vor uns haben, das nur noch seiner Hässlichkeit wegen beeindruckt.

Frage: Müssen wir mit dem Lärm leben? Müssen wir mit einem unwirtlichen, schon heute nur noch bedingt bewohnbaren Quartier leben, das früher immerhin einmal als reizvoll galt? Wir müssen nicht. Es steht nirgends geschrieben, dass wir eine einst urbane, direkt beim Zentrum liegende Zone nur deshalb aufgeben müssen, weil der Güterverkehr und die Zahl der Privatautos in den letzten Jahren enorm zugenommen haben. Wir müssen

löst sich mit einer gemeinsamen Anstrengung wieder in einen bewohnbaren, vielfältigen und vitalen Stadtteil umfunktionieren. Wir haben in den letzten Jahren viel preisgegeben — jetzt sollten wir, schrittweise, aber zielstrebig, alle Massnahmen prüfen, die unsere Stadt in einen funktionstüchtigen und wohnlichen Zustand zurückführen könnten.

#### Lebendiger Organismus

Dabei hilft uns vielleicht die Überlegung, dass sich jede Stadt immer und von alters her in einem stetigen Wandel befindet; mal geht es stürmischer, mal verläuft die Entwicklung ruhiger und derart, dass die Bewohner den Prozess kaum spüren. In jedem Fall aber charakterisiert sich die Stadt durch die Lebendigkeit ihres Organismus — Häuser werden alt, müssen erneuert oder abgebrochen werden, Bedürfnisse und Verhaltensweisen wandeln sich im Laufe der Generationen, technische Erfindungen verändern die Strukturen der Stadt. Auch in Schaffhausen gibt es, abgesehen vom Bereich Güterbahnhof, zahlreiche Stadtteile, die gleichsam wie Aeste an einem Baum langsam absterben und der Erneuerung bedürfen; wir erinnern an Quartiere wie Mühletal, Ebnat, Herrenacker-Süd usw.

Im Bereich Güterbahnhof drängt sich eine Sanierung deshalb auf, weil in dieser grossflächigen Zone in den letzten Jahren ausserordentlich viel passiert ist: wir sind

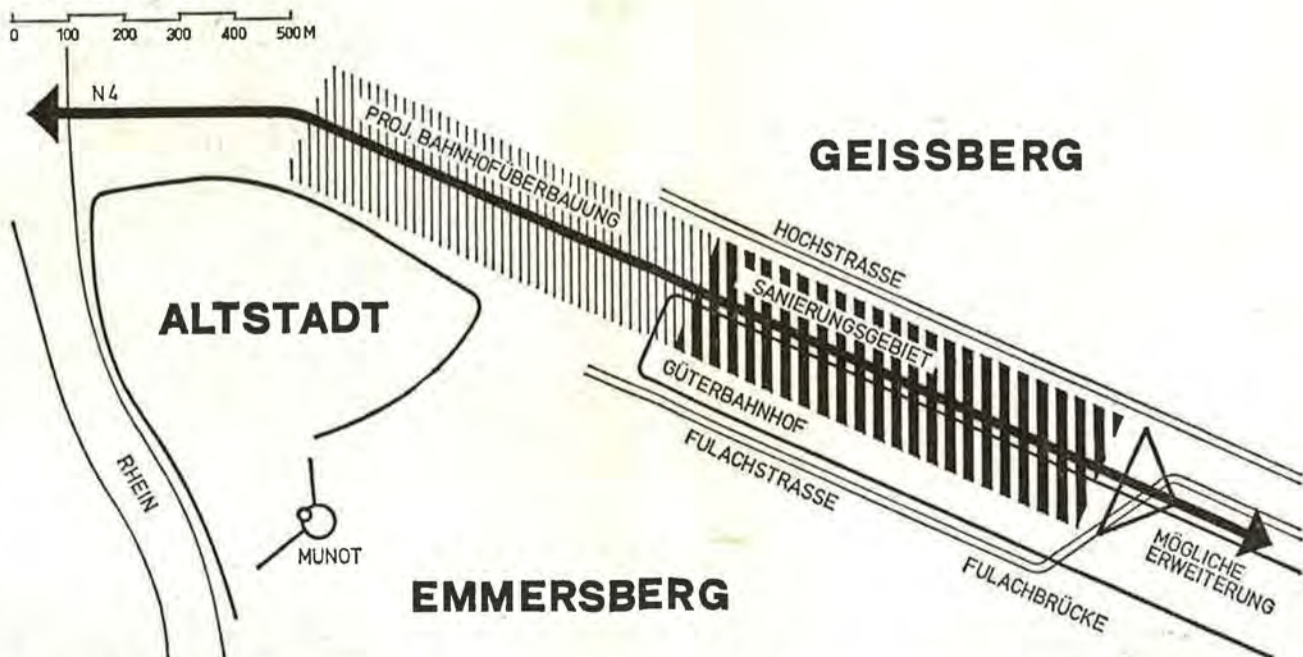
weder mit einem nerventötenden Lärm noch in einem wüsten Betonland leben — vorausgesetzt, dass wir es anders wollen. Selbst die auf den ersten Blick bös zugerichtete Talsohle Fulach/Herblingertal, die infolge einer stürmischen, technischen und industriellen Entwicklung mit einem — für unsere Stadt gewaltigen — Güterbahnhof, mit Autostrassen, Industrie- und Gewerbebetrieben verstellt ist,

### «Plötzlich platzen die Nähte...»

Wenn eine Stadt Jahrring um Jahrring ansetzt, immer grössere Ausmasse annimmt, so wird sie zum Problem. Die Wege von den Wohnplätzen zu den Arbeitsplätzen werden immer länger; das Zentrum muss einer immer grösseren Zahl von Agglomerationsbewohnern dienen. Die Transportbedürfnisse werden immer grösser, schliesslich so gross, dass sie kaum noch auf eine menschenwürdige und akzeptable Weise zu befriedigen sind. Nicht nur der Verkehr wird ein Problem, die Versorgung überhaupt, die Wasser- und Stromzufuhr, die Beseitigung von Abwasser und Kehrtricht. Plötzlich platzen die Nähte, ist das Mass an erträglichem Lärm, erträglichem Gestank, erträglichem Verkehrsbehinderungen, erträglichem Pannan der Versorgung überschritten. Es gibt Städte, bei denen dieses Mass überschritten ist, Städte, die unumkehrlich geworden sind. Wir müssen dafür sorgen, dass es bei uns nicht soweit kommt.

Die Arbeitsgruppe des Bundes für die Raumplanung über die «Schweiz von morgen»

#### SITUATION



So sieht die Situation aus: Der Güterbahnhof, vor der Altstadt und zwischen Geissberg und Emmersberg, liegt in der Öffnung des Fulachtals, durch das — siehe dunkler Pfeil — bald einmal auch die N 4 führt. Das Gebiet muss indes trotz gewaltiger Immissionen nicht aufgegeben werden; es könnte etappenweise — etwa vom Viehmarkt bis zur Fulachbrücke mit möglicher Erweiterung Richtung Industriequartier Herblingertal — saniert und damit als ideales Wohn- und Arbeitsquartier wieder an die Altstadt, das Zentrum unserer Stadt, angeschlossen werden. Zeichnung: H. P. Oechslis

#### Zurück zur Stadt

Das Opfer war gross, nun sind wir vielleicht einen Schritt weitergekommen: Die Netzung zum Raubbau, in der Stadt so möglich und gefährlich wie in unberührter Natur, hat in jüngster Zeit offenbar etwas nachgelassen. Weite Teile unserer Bevölkerung scheinen jedenfalls momentan darin übereinzustimmen, dass eine Stadt nicht unbedingt lebenswerter wird, wenn man mit dem Trax in sie hineinfährt. Das Rezept, einfach kahlzuschlagen, was einem als Automobilist im Wege steht, überzeugt heute nicht mehr ohne weiteres — wir wissen etwa, dass unsere historisch gewachsene, feingliedrige und auf vielseitige Nutzungen ausgerichtete Altstadt zwangsläufig abserbeln muss, wenn wir sie wie Berserker behandeln und so tun, als renke sich am Ende jede Fehlentwicklung von selber wieder ein.

Soweit, so vernünftig, aber: die Entwicklung unserer Stadt wird nicht schon dadurch in gesunde Bahnen gelenkt, dass wir nun einfach nichts mehr in Strassen investieren und im übrigen die Hände in den Schoss legen; es genügt nicht, die Autos zu verbannen und darauf zu hoffen, nächsthin mit aufblasbaren Luftschiffen zum Arbeitsplatz segeln zu können. Wir müssen mehr tun, denn unser Städte haben sich in den letzten Jahren derart entwickelt und verändert, dass ihnen mit einigen restriktiven Massnahmen allein nicht beizukommen ist. Die Forderung beispielsweise, den öffentlichen Verkehr zu «verbilligen und attraktiver zu gestalten», mag heute aus begrifflichen Gründen ein Herzensanliegen vieler Planer und Politiker sein. Aber solange unsere Stadt munter in die Breite wächst und der Zersiedlung nicht Einhalt geboten wird, muss der Ruf wider das Auto als schierer Kampf gegen Windmühlen erscheinen — jedenfalls sollte zu seinem eigenen Vorteil niemand ernsthaft glauben, die Probleme des innerstädtischen Verkehrs könnten heute mit dem Trolleybus allein schlagartig gelöst werden. Leistungsfähig können nämlich öffentliche Verkehrsmittel nur dann wirklich sein, wenn sie sich logisch in eine gut funktionierende Stadt einfügen.

Eben dazu aber sollten wir in den nächsten Jahren die Voraussetzungen schaffen. Unsere Stadt entwickelt sich nämlich derzeit eindeutig an den noch dünn besiedelten Randzonen, das heisst: sie wird immer weiträumiger, monotoner, unwirtschaftlicher und je länger je weniger gut erschliessbar. Dieser Entwicklung müssen wir mit allen verfügbaren Mitteln — nicht nur mit einer einzigen Massnahme — entgegenreten, denn dadurch, dass wir allseits Kulturland und Erholungsraum mit Wohnsilos betonieren, wird unsere Stadt gewiss nicht wohnlicher. M. S.

#### Sätze zur Situation

Die Menschen sind selbstverständlich ein Teil der Natur, und die Städte der Menschen sind es genauso selbstverständlich, da sie das Produkt eines Naturwesens sind, wie die Kolonien von Prärie-hunden oder wie Austernbänke. Der Botaniker Edgar Anderson hat ab und zu sehr geistvoll in der Zeitschrift «Landscape» über grosse Städte als eine Naturform geschrieben. «In grossen Teilen der Welt», bemerkt er, «wird der Mensch als stadtbegeistertes Wesen durchaus akzeptiert.» Das Beobachten der Natur «ist in der Stadt genauso einfach wie auf dem Land; man braucht dazu lediglich den Menschen als Teil der Natur anzuerkennen. Als Exemplar der Gattung Homo sapiens wird man weit und breit entdecken, dass diese Gattung ein brauchbarer Führer für das tiefere Verständnis der Naturgeschichte ist.» Jane Jacobs

Industriequartiere (Wohnungen für Betriebsangehörige) und am lokalen Strassennetz. Die Zone bildet ferner ein wichtiges Teilstück der regionalen Verkehrsachse Beringen, Neuhausen, Schaffhausen, Herblingertal, Thayngen, die wir unseren Lesern bereits früher dargestellt haben und inzwischen auch von der städtischen Planungskommission als wesentlichste «Siedlungsaufbau-Achse» bezeichnet wurde.

Siedlungspolitik heisst hier: eine Belebung (im Sinne weiterer Nutzungen) dieser Zone wäre deshalb notwendig und aktuell, weil wir damit einen Beitrag gegen die Zersiedlung leisten könnten. Unser knapp bemessener Boden wird immer weiter betoniert, wenn wir jetzt nicht damit beginnen, innerhalb bestehender Stadtstrukturen neue Grundlagen für Entfaltungsmöglichkeiten zu schaffen. Fehlt in der Stadt die Möglichkeit zur sinnvollen Nutzung, wuchern die Aussenquartiere zwangsläufig in die noch unverbaute Landschaft; der Wohnungsbau sucht sich günstiges Bauland am Rande der Stadt, das Gewerbe zieht in die Aussenquartiere. Damit aber entstehen enorme Aufwendungen der Infrastruktur (für die der Steuerzahler aufzukommen hat), lange Arbeitswege, Abhängigkeit von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln, monotone Siedlungsgebilde.

Die Verödung der Innenstädte, die Zersiedlung unseres Kulturlandes — diese Fehlentwicklungen dürften mittlerweile hinlänglich bekannt sein. Die andere Frage freilich ist, was wir und ob wir überhaupt etwas dagegen tun. So verheerend die Folgen für den Charakter und



die Bewohner einer Stadt auch sind: die Regel ist doch die, dass ein durch Verkehrsbauten und Industriebetriebe belastetes und oft vollständig zerstörtes Wohngebiet von der Öffentlichkeit kurzerhand aufgegeben wird; man «vergisst» die unwirtschaftlichen Zonen und baut bequemerweise auf völlig unberührtem Land.

Dabei steckt in einer solchen Politik der Wurm, noch ehe der erste Spatenstich getan ist: mit derlei Siedlungen im «Grünen» zerstören wir nicht nur Kulturland und Nah-Erholungsgebiete, sondern nehmen auch enorme Aufwendungen in Kauf (Strassen, Kanalisationen, Energieversorgung usw.) und lassen zudem in sterbenden Quartieren bestehende Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Läden usw. absterben; dafür müssen am neuen Ort genau dieselben Einrichtungen für teures Geld wieder erstellt werden. Kurz: Derart künstlich «aus dem Boden gestampfte» Siedlungen oder Wohnkolonien belasten den gesamten Haushalt einer Stadt in

einem ausserordentlichen Mass — ganz zu schweigen vom trostlosen Einerlei, das in solchen Neusiedlungen zumeist herrscht.

#### Güterbahnhof: Was tun?

Nicht zuletzt die von Jahr zu Jahr angespanntere Finanzlage unserer Einwohnergemeinde legt es nahe, dass wir heute vorhandene, jedermann sichtbare Probleme lösen und nicht nach vordergründigen Ersatzlösungen suchen, die uns nur wieder tausenderlei wirtschaftliche und umweltbedingte Schwierigkeiten verursachen. Daher schlagen wir vor, es sei im Bereich Fulach/Güterbahnhof eine Sanierung einzuleiten, die

- die Schallimmissionen (Güterbahnhof) und Abgase (N 4) abfängt und weitum eine ruhige, attraktive Wohnzone ermöglicht; sowohl gegen Westen (Krebsbachstrasse, Hochstrasse, Kantonsspital) wie (mit geeigneten Massnahmen) gegen Osten (Schönenberg) könnte der Lärm schlagartig und mit tragbarem Aufwand beseitigt werden.

Die Lösung ist einfach und faszinierend zugleich: Wir müssten lediglich über einen Teil des Güterbahnhofs so eine Schalldecke ziehen, dass auch die N 4 zugedeckt ist (vergl. Skizze). Auf dem Dach könnten wir Parkplätze erstellen, Lagerräume und einige Büro- und Gewerbebetriebe (mit direktem Anschluss an den Güterbahnhof) einrichten. Auf der zweiten Etage aber liessen sich neue Wohnungen im Sinne einer modernen Terrassensiedlung bauen — Wohnungen an sonniger, ruhiger Lage, mit Spielplätzen, Erholungsräumen, Schrebergärtchen usw.

Das einstige Wohngebiet unmittelbar am Zentrum der Stadt wäre nach dieser Sanierung wieder hergestellt, die Zone mit hin nicht nur für den Verkehr, sondern auch für andere Funktionen geöffnet. Die Lösung — Aufwertung von brachliegendem, erschlossenen Land im Stadlinnern statt Neuerschliessung von Bauland an den Randzonen — hält zweifellos auch volkswirtschaftlichen Erwägungen stand: es leuchtet ein, dass eine in die Breite expandierende Stadt weitaus unwirtschaftlicher (und unlogischer) funktioniert als jene, die ihre Expansion im Innern abfängt.

#### Neues Leben — statt Ruinen

Das also wäre möglich: eine immissionsfreie, das Stadtbild belebende und etappenweise erstellbare Wohnzone in der Fulach, die später via Bahnhof-Ueberbauung direkt an die Altstadt, an das Herz der Stadt und an die Arbeitsplätze im Industriegebiet Herblingertal angeschlossen werden könnte. Was aber — umgekehrt — fangen wir mit dem Gebiet an, wenn dort in den nächsten Jahren nichts weiter passiert als der Bau der Nationalstrasse? Es ist naheliegend und im Grossen Stadtrat bereits diskutiert worden, dass dann über kurz oder lang auch die noch verbleibenden Bewohner des Quartiers ausgesiedelt werden müssten. Resultat: Wir stehen vor einem unwirtschaftlichen, stinkenden und lärmenden Gebilde, das dank unserer Unvernunft und Kurzsichtigkeit für Menschen unbewohnbar geworden ist. Das aber muss nicht sein. (Fortsetzung folgt)

### Bleibt dieser Winter grün?

Die Hoffnungen auf ein ganz wenig Schnee sind doch noch nicht ganz geschmolzen. Obgleich viele Wintersportorte bereits den Auszug ungeduldiger Gäste erleben mussten, tragen einzelne Bergkuppen und bis gestern noch grüne Wiesen eine kleine Schneedecke. Lohnt es sich, die Bretter aus dem Keller zu holen?

«Kein Schnee in Sicht», meinte ein Meteorologe noch am Montag. «Durch das Steigen des Thermometers gehen auch die natürlichen Eisbahnen bald ein!». Einmal hatte er recht, das zweite Mal nicht. Wohl sind die meisten Eisflächen unserer Seen inzwischen den höheren Temperaturen zum Opfer gefallen, gefallen ist auch etwas Schnee. So liegen im Toggenburg etwa 20—40 cm, und bis auf eine Höhe von tausend Metern können Abfahrten unternommen werden. In Ebnat-Kappel, Krummenau und im oberen Toggenburg — wohin an den Sonntagen jetzt auch wieder der direkte SBB-Sportzug «Toggenburger» mit Abfahrt in Schaffhausen um 6.56 Uhr führt — laufen die höher gelegenen Sportbahnen. Selbst im Appenzellerland haben sich recht günstige Schneeverhältnisse eingestellt: Wasserauen meldet 50 cm Neuschnee, der Kronberg 30 cm Pulver und die Schwägalp 40 cm Zuwachs. Die Flumserberge und der Pizol offerieren bei 70 cm Schnee Abfahrten bis zu den Mittelstationen. In den Skigebieten des Bündnerlandes liegen fast durchwegs 80—90 cm Schnee. Dabei sollte man nicht vergessen, dass im Talgrund die Schneedecke nach wie vor dünn ist und man sich auf gute Abfahrten nur an Nordhängen auf über 1200 müM freuen kann. W. F.



Das einst beliebte Fulachtal; Heute ist es unwirtschaftlich und — vielleicht — eines Tages überhaupt nicht mehr bewohnbar. Aufnahmen: Bruno + Eric Bühler