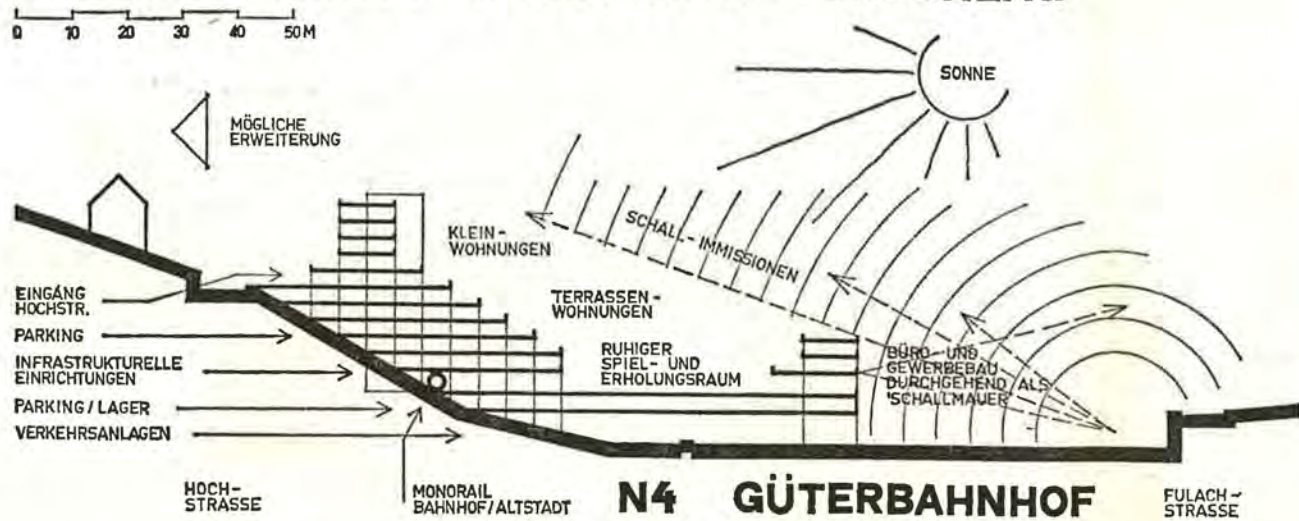


SCHEMA - SCHNITT SANIERUNGS - VORSCHLAG



Unser Sanierungsvorschlag sieht eine Ueberdeckung der projektierten N4 und teilweise auch des Güterbahnhofes vor. Darüber werden, eingebaut in ein flexibles statisches System, sonnige Wohnungen mit Terrassen, Gärtchen, Plätzen, Gassen, Wirtschaften und Läden das Leben in diesem schon fast abgeschriebenen Stadtteil wieder attraktiv machen. Die Schallwellen, die sich bekanntlich linear fortsetzen, werden durch einen Büro- und Gewerbebau abgeschirmt. Ein neues öffentliches Verkehrsmittel bringt die Bewohner schnell und gefahrlos ins Zentrum oder ins Herblingertal.

Die Stadt, in der wir leben

Graue Zone – und wie wir sie mit Leben erfüllen

Schaffhausen, Hauptstadt unseres Kantons und einer ständig wachsenden Region, muss wieder wohnlicher werden – von diesem Leitsatz gingen wir aus, als wir unseren geschätzten Lesern vor einer Woche einen Sanierungsvorschlag von Hans-Peter Oechslis vorstellten, der in unmittelbarem Zusammenhang mit dem neuen Güterbahnhof und der projektierten Nationalstrasse steht. Stichwort «wohnliche Stadt»: Selbstverständlich sind wir uns bewusst, dass es sich auch bei uns durchaus angenehm leben lässt; die Belastungen – Lärm, Abgase, Gefährdungen durch den Verkehr usw. – treten längst nicht überall so massiv auf, wie gerade im näheren und weiteren Umkreis des Güterbahnhofes. Dieser Umstand rechtfertigt es aber noch lange nicht, unwirtliche Quartiere unserer Stadt einfach links liegen zu lassen – es wäre töricht und verhängnisvoll zugleich, denn letztlich besteht ja zwischen jedem Teil einer Stadt ein innerer Zusammenhang, der beachtet werden will.

Sanierungsvorschlag Oechslis, zweiter Teil: Mit dem folgenden Beitrag von Martin Schweizer soll dargestellt werden, dass das Projekt Güterbahnhof innert absehbarer Zeit realisierbar ist und keineswegs auf irgendwelchen utopischen Vorstellungen fusst. Die Verwirklichung des Projekts ist, meinen wir, eine Frage politischer Dynamik – analog der Zentrumsplanung Hauptbahnhof, die jetzt dem Vernehmen nach endlich und erfreulicherweise Fortschritte machen soll.

Jede Sekunde geht in der Schweiz ein Quadratmeter fruchtbares Land verloren – durch Beton. Fridolin Forster hat in seiner Broschüre «Wohlstand ohne Grenzen?» errechnet, dass hierzulande pro Jahr 30 Quadratkilometer Boden mit Wohnungen, Geschäftshäusern, Strassen usw. überbaut werden. In zehn Jahren entspricht dies einer Fläche von 300 Quadratkilometer, etwa der Grösse unseres Kantons.

Eine derart rücksichtslose Betonierung unberührter Natur dürfen wir nicht länger hinnehmen, denn damit zerstören wir wertvolles Kulturland und Erholungsräume und manövrieren unsere Gemeinden zudem in eine wirtschaftliche Notlage, aus der sie kaum mehr herauskommen; die Aufwendungen für die Infrastruktur werden grösser, je dezentralisierter und weiterverzweigter eine Gemeinde wird. Und plötzlich sind die Steuerzahler nicht mehr bereit, für die zusätzlichen Strassen, Versorgungsnetze, Schulen usw. ausserordentliche Leistungen zu vollbringen. Der finanzielle «Engpass» wird zum Dauerzustand – und die Gemeinde ist obendrein nur mangelhaft organisiert.

Zurück zur Stadt

In dieser Situation gibt es nur eins: zurück zur Stadt. Statt am Rand der Stadt weiter Land zu verbauen, sollten wir uns vermehrt darauf besinnen, dass es mitten in der Stadt brachliegende Zonen gibt, die – mit einiger Anstrengung, aber mit Gewinn – wieder einwandfrei in gut funktionierende Stadtteile umgebaut werden könnten. Beispiel: das Fulachtal. Wir sagten in unserer ersten Folge, dass das Gebiet im näheren und weiteren Umkreis des neuen Güterbahnhofes je länger je schlechter bewohnbar ist; Lärm, Abgase, schlechte Nutzung des Raumes kennzeichnen diese Gegend, die bald zur hässlichsten unserer Stadt gehört. Darum sollten wir uns jetzt, im Stadium der Planung der Nationalstrasse und der Vorprojektierung der Bahnhof-Ueberbauung, Gedanken darüber machen, wie dieses Wohngebiet saniert werden kann, damit es wieder anziehend wirkt. Als erste Etappe der Sanierung haben wir uns den Bereich vom Viehmarkt bis zur Fulachbrücke vorgenommen, weil hier eine logische Verbindung zum Zentrum (Altstadt, Bahnhof) hergestellt und die Voraussetzung für eine mögliche Erweiterung Richtung Herblingertal geschaffen werden könnten.

Gärtchen, Hund und Katze...

Aber zunächst: Was heisst das überhaupt – «wohnlich»? Gibt es so etwas wie eine «wohnliche Stadt»? Die Arbeitsgruppe des Bundes für die Raumplanung hat versucht, die Frage zu beantworten: «Die Wohnlichkeit kann, entgegen anderslautenden Behauptungen, sehr wohl definiert oder mindestens beschrieben werden», meint die Arbeitsgruppe, um dann fortzufahren: «Die Wohnlichkeit hat viel mit der Wohligkeit zu tun. Wohl ist

* Vgl. Nr. 16.

lich sind und der Verkehr nicht zur Plage wird...»

Mehr Platz, mehr Ruhe

Dies alles, muss man zugeben, ist vorab für den vorderen Teil des Fulachtals nur sehr bedingt gegeben. Die Wohnlichkeit könnte indes wieder hergestellt werden, wenn wir einen Teil des Güterbahnhofes und die (bis in die achtziger Jahre fertiggestellte) Nationalstrasse mit einer Schalldecke überziehen, die so entstehende Etage über den Verkehrsanlagen für (vermietbare) Lager und Autoabstellplätze nutzen und auf einer weiteren Ebene – gegen den Hang Richtung Hochstrasse – Wohnungen erstellen (vgl. Skizze). Wir haben ausgerechnet, dass sich in einer ersten Etappe beispielsweise bauen liessen:

- 300 Kleinwohnungen, 300 Wohnungen mittlerer Grösse, 400 grosse Wohnungen mit Terrassen (1 1/2–5 1/2 Zimmerwohnungen).

Die Wohnungen kämen an sonniger, immissionsfreier Lage zu stehen – und könnten durch ein öffentliches Verkehrsmittel direkt mit dem Bahnhof (Altstadt) und dem Industriequartier Herblingertal (Arbeitsplätze) verbunden werden. Selbstverständlich sind auch Schrebergärten, Spiel- und Erholungsräume für Kinder und Erwachsene möglich usw.

Die Lösung schafft aber noch weit mehr Raum, auch für andere Nutzungen. So könnten noch folgende Flächen hinzu gewonnen werden:

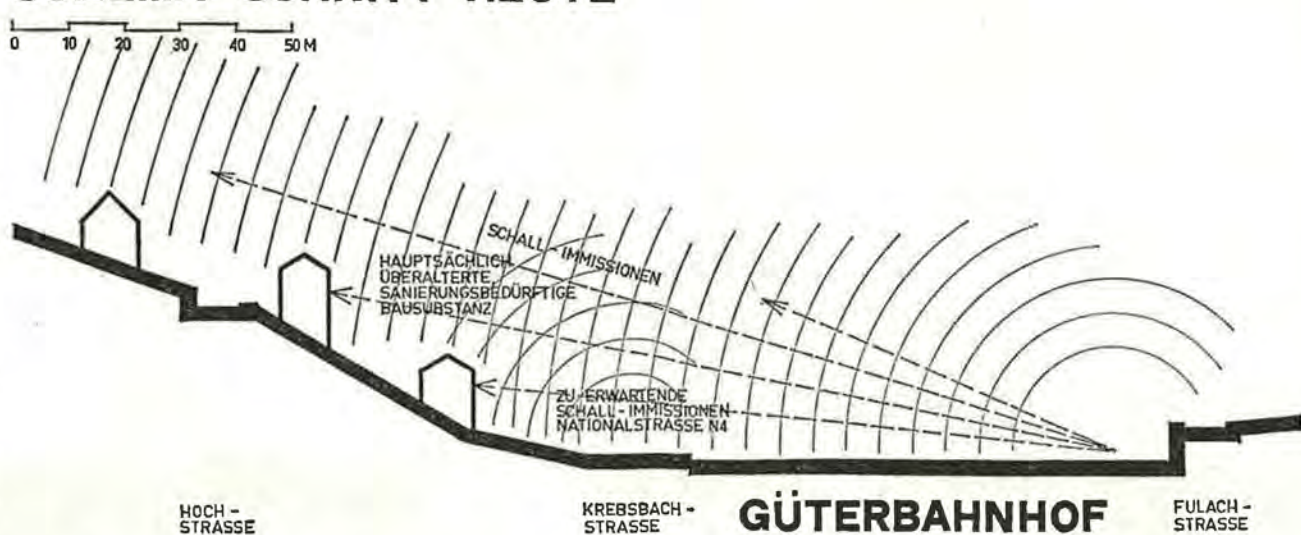
- etwa 12 000 m² für Nebenräume, infrastrukturelle Einrichtungen wie Kindergärten, Bastelräume, öffentliche Verkehrsmittel, kleine Einkaufsläden usw.
- 10 000 m² für Büros und Gewerbebetriebe;

«...sieht den Wandel und ist erstaunt»

Der städtische Lebensraum verändert sich ja im allgemeinen – das gilt für die drei Städte Winterthur, Schaffhausen und St. Gallen – nicht schlagartig, sondern schrittweise. Da und dort entstehen Gebäude; an einer Stelle wird ein altes Haus abgerissen, an einer anderen eine Strasse verbreitert. Vorderhand ist genug Platz für alle da. Ein Grund zum Eingreifen liegt nicht vor. Wer nach einem Unterbruch von mehreren Jahren zurückkehrt, sieht den Wandel und ist erstaunt. Wer immer am gleichen Ort wohnt, spürt die Veränderung weniger. Sie wird vielleicht erst dann wahrgenommen, wenn der städtische Lebensraum tatsächlich zu klein geworden ist, wenn das ganze Umfeld einer Wohnsiedlung asphaltiert ist, damit die Autos Platz und die Abwärme weniger Arbeit haben, wenn aus den Spielplätzen Parkplätze geworden sind und wenn dort, wo früher die Pensionierten auf dem Bänklein sass, Reihengaragen stehen. Es ist bemerkenswert und aufschlussreich, dass alle neuen Baugesetze der Kantone Bestimmungen enthalten, wonach auf eine bestimmte Zahl von neuen Wohnungen ein gewisser Anteil von Autoparkplätzen zu erstellen sei. Doch nur ein einziger Kanton in der Schweiz kennt eine entsprechende Vorschrift über Kinderspielplätze.

«Neue Zürcher Zeitung» vom 16. 1. 73

SCHEMA - SCHNITT HEUTE



Auch die Wohnhäuser am Hornberg sind heute dem Lärm des Güterbahnhofes und der Strassen im Fulachtal schutzlos ausgeliefert. Wenn in absehbarer Zeit auch noch die N4 dazukommt, wird Wohnen in dieser Zone kaum mehr möglich sein.

Nachrichten für die Region

Von der Anmut zur Leere

Zürich versucht zurzeit in einem zweiten Anlauf, für sogenannte «Laternengaragen» die Gebührenpflicht einzuführen; wie vor ihr Winterthur und Schaffhausen verspricht sich die Stadt damit zusätzliche Einnahmen und hofft zugleich, die zahllosen Dauerparkierer von den Strassen zu verbannen. Die geplante Massnahme hat nun die «Neue Zürcher Zeitung» zu einer bemerkenswert kritischen Stellungnahme veranlasst. Das Blatt wendet sich zwar nicht gegen die Erhebung einer derartigen Gebühr, warnt aber andererseits auch vor den – bis dahin zu wenig bedachten – Nachteilen einer solchen Regelung. «Weder in Winterthur noch in Schaffhausen oder St. Gallen», schreibt die Zeitung, «gab es eine öffentliche Auseinandersetzung über die städtebaulichen Nachteile dieser Lösung. Es meldete sich keine Stimme, die sich für eine „wohnliche Stadt“ einsetzte.»

Dabei wäre es natürlich richtig und naheliegend zu fragen: Wohin verschwanden eigentlich diese Autos, diese «Nachtschattengewächse», diese Asphaltpflanzen aus Eisen und Kunststoff? Laut «NZZ», und nicht nur laut ihr, wurden nämlich für die meisten «neue Abstellplätze auf privatem Grund geschaffen, und zwar in den Innenhöfen und in weitaus grösserem Ausmass in den Vorgärten. Man legte einen Teil des Zaunes nieder, ebnete ein Stück des Gartens aus und schuf, mit Kies oder Steinplatten, einen privaten Parkplatz. Bei grösseren Siedlungen, die einer Genossenschaft oder einem einzigen Hausbesitzer gehören, entstanden Sammel- oder Reihengaragen und, wo das zu kostspielig schien, asphaltierte Plätze mit markierten Feldern.» Die Zeitung bezieht sich ausdrücklich auf das Beispiel Schaffhausen, wenn sie sagt: «Wo zuvor anmutige Vorgärten und offene Spielwiesen eine reizvolle Umgebung für zum Teil sehr schicke Wohnhäuser bildeten, weisen nun vorfabrizierte Reihengaragen mit leeren Asphaltflächen das Auge schroff ab.»

Das Blatt ist der Ansicht, dass die Gebühr für «Laternengaragen» nur unter der Bedingung eingeführt werden darf, «dass alles für die Erhaltung und Sanierung der Vorgärten und Hinterhöfe getan wird. Aus den reichlichen Einnahmen, die der Stadt zufließen werden, müssen unterirdische Sammelgaragen in den Wohnquartieren mitfinanziert werden, nicht für die Pendler und für die Gelegenheitsgäste Zürichs, sondern für die Bewohner der Stadt», meint die Zeitung.

Soweit die «NZZ». Wir sind gut beraten, kritische Anregungen solcherart nicht auf die leichte Schulter zu nehmen; so nebenher führen sie uns nämlich auch vor Augen, dass die Beobachtungsgabe Aussenstehender mindestens so präzise sein kann wie jene der Einheimischen – was, wie man zugeben wird, mitunter gewiss nicht schaden kann.

M.S.

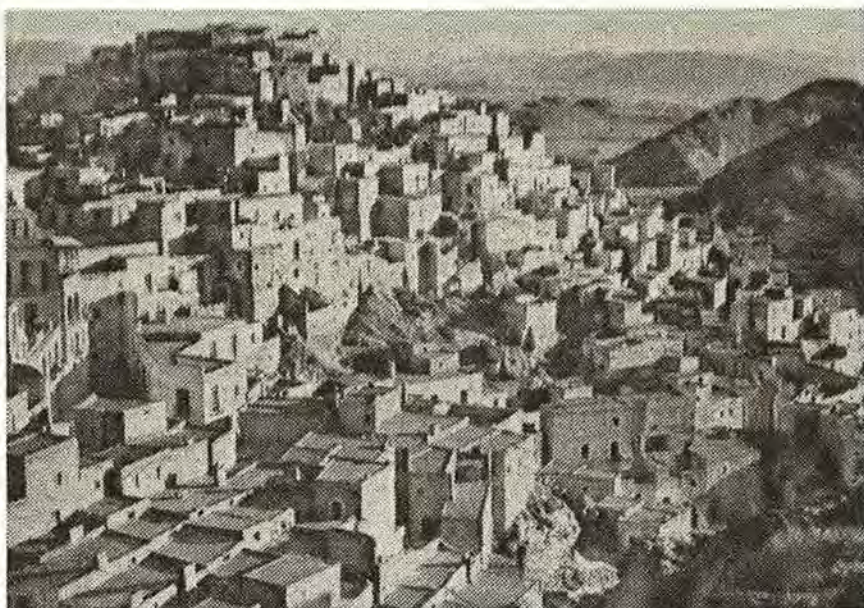
Sätze zur Situation

Ein gangbarer Weg zurück in die Stadt führt, falls umsichtig und richtig angepackt, über höhere Ausnutzung und verdichtetes Bauen in der Stadt selbst. Nur zum Bauen braucht es Boden. Die Bodenpreise und die von diesen beeinflussten Mietzinse sind heute mitverantwortlich für die Entvölkerung der Städte und sozio-ökonomische Gruppierung der Bevölkerung nach Einkommensklassen und Familiengrössen. Man wird wohl den Boden in den Städten nicht mehr oder nur mit grossem Aufwand verbilligen können. Aber man könnte zumindest versuchen, die Bodenpreise nicht weiterhin ins Astronomische ansteigen zu lassen. Aus diesem Grund sollte zum Beispiel die Baulandhortung in der Stadt und in den stadtnahen Gebieten steuerlich erschwert, nicht begünstigt werden, wie dies heute vielfach noch der Fall ist.

Niklaus Flühler/
Richard Schwertfeger

bahnhof so von den Wohnungen abzuschirmen, dass sie von Immissionen nicht mehr belastet sind? Dr. Max Strauss, Direktor des SBB-Kreises III, hat neulich im «Tages Anzeiger» ausführlich zu dieser Frage Stellung genommen: «Man hat», schrieb Dr. Strauss, «den Bahnen schon gelegentlich vorgeworfen, dass sie aus ihrem Grundbesitz im Zentrum von Städten und grösseren Ortschaften nicht grösseren Nutzen zögen, indem durch eine weitgehende Einräumung von Ueberbaurechten auch der Luftraum über Geleiseanlagen besser ausgenutzt würde. Diese Kritik stösst, wie verschiedene realisierte oder vor der Verwirklichung stehende Beispiele zeigen, offene Türen ein», meint Dr. Strauss, denn: «Die SBB sind selber an einer Aufwertung ihrer Bahnhöfe als städtische Schwerpunkte und an einer Verbesserung ihrer Ertragslage durch eine intensivere Nutzung interessiert. Sie haben in dieser Richtung schon Vorstösse unternommen und in allen Fällen interessierten Gemeinden oder Privaten zu einer näheren Abklärung der Möglichkeiten Hand geboten.»

Dr. Strauss schreibt dann allerdings weiter: «Man wäre jedoch geneigt, von manchen bisherigen Interessenten in Abwandlung von Wilhelm Busch zu sagen: 'Jedoch wenn die Kosten kommen, fühlen sie sich angstbenommen.' Bei fast jeder Ueberbauung zeigt es sich nämlich, wenn es an die Realisierung und Lösung praktischer Probleme geht, dass der Bau we-



Dichte und gut genutzte Städte funktionieren — unsere Vorfahren wussten es

sentlich mehr kostet als die Initianten sich vorgestellt haben.»

Gewiss, es soll nicht verschwiegen werden: selbstverständlich kostet auch eine Sanierung, wie wir sie hier vorstellen, Geld. Wir können nicht jahrelang ohne Rücksicht auf soziale, funktionale und städtebauliche Gesetzmässigkeiten expandieren und dann glauben, der Wiederaufbau zerstörter Stadtteile koste uns nichts. Bei Geleise-Ueberbauungen rechnet man heute mit einem Preis, der pro Quadratmeter zwischen 2500 und 5000 Franken schwankt (hier eingeschlossen Landpreis, Foundationen usw.).

Solche Zahlen erschrecken den Volkswirtschaftler freilich wenig, denn langfristig fahren wir trotzdem günstig: wir bekämpfen wirksam die Zersiedlung und müssen — Folge davon — nicht an Randzonen bauen, die unsern Finanzhaushalt mit massiven Aufwendungen für lange Arbeitswege (Strassenbau), weitverzweigte Versorgungsnetze usw. belasten; mit der sog. «Streubauweise» geht ausserdem wertvoller landwirtschaftlicher Nutzwert verloren.

Reibungslose Verkehrsverbindungen

Eine Stadt hat auf die Dauer keine Ueberlebenschance, wenn sie nicht wirtschaftlich arbeitet, was heisst: sie muss funktionstüchtig sein. In einem sanierten Quartier Güterbahnhof/Fulachtal zum Beispiel wären die Bewohner innerorts kaum mehr auf das Auto angewiesen, denn das neue Wohngebiet könnte mühelos mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erschlossen werden. (So gesehen hat es natürlich auch Sinn, wenn die Stadt jetzt damit beginnen will, Geld für den öffentlichen Verkehr sicherzustellen.) Nach unserem Vorschlag sollte als 1. Etappe eines neuen öffentlichen Verkehrsmittels die Strecke Bahnhof—Herblingertal gebaut werden; diese Führung längs der Siedlungsachse Beringen/Neuhausen/Schaffhausen-Zentrum/Herblingen/Thayngen verbindet damit bereits in der ersten Ausbaustufe den Hauptbahnhof (Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, City) mit dem Herblingertal (Arbeitsplätze). Unsere Tabelle zeigt, dass es schon heute viele taugliche öffentliche Verkehrsmittel gibt, die sich mit verhältnismässig geringen Kosten und grosser Leistungsfähigkeit in eine derartige Siedlungsachse integrieren liessen.

Von der Idee zur Verwirklichung

Bleibt die Frage, wie das Projekt verwirklicht werden soll. Für das Vorgehen bieten sich uns verschiedene Möglichkeiten an, eine davon wäre die: Stadt und Kanton erarbeiten gemeinsam konkrete Vorstellungen über die Art der Sanierung und die entstehenden rechtlichen Konsequenzen (Umzonung, Baurechte). Aufgrund dieser Ergebnisse wird eine Versammlung der Grundeigentümer einbe-

rufen, zu der mit Vorteil auch die anässigen Baugenossenschaften und sonstigen Baubeflissenen eingeladen werden. Aus diesem Kreis konstituiert sich der Bauträger — im Sinne einer einfachen Interessengemeinschaft, wie dies auch bei der Erschliessung des Herblingertals möglich war. Sollte es gelingen, einen wesentlichen Teil der künftigen Wohnbautätigkeit auf dieses Projekt zu konzentrieren, stünde einer etappenweisen Verwirklichung nichts im Wege.

Selbstverständlich müssten auch die SBB und DB früh in die Verhandlungen einbezogen werden; sie können auch als Partner bei der Finanzierung angesprochen werden. So hat sich beispielsweise beim Bahnhof-Neubau in Bern für das Bürohaus und die Einstellgarage eine Parking AG gegründet, an der — neben dem Staat, dem Kanton, der Stadt und einigen privaten Aktionären — auch die SBB beteiligt sind. — Die Finanzierung des Sanierungsprojektes Güterbahnhof müsste im übrigen vorab über den Wohnungsbau erfolgen; da das neue Bundesgesetz für die Raumplanung grosses Gewicht auf die Sanierung städtischer Kernzonen legt, ist anzunehmen, dass sich auch der Bund an solchen Sanierungsprojekten finanziell engagieren wird. Die öffentliche Hand könnte das Projekt in jedem Fall dadurch unterstützen, dass sie günstige Darlehen gewährt.

Vor ähnlichen Problemen und Lösungen stehen auch andere Städte. So hat sich in Winterthur eine Studiengesellschaft zur Ueberbauung des Bahnhofareals gegründet, die sich aus Vertretern der Stadt, der Kaufmännischen Gesellschaft Winterthur und der SBB zusammensetzt. In St. Gallen haben die Schweizerischen Bundesbahnen der Stadt bereits einen Teil ihres Bahnhofgebietes abgegeben; die St. Galler Stimmbürger haben neulich einem entsprechenden Baurechtsvertrag und Kredit für ein Hochhaus (für die Stadtverwaltung) zugestimmt. Die Baurechtszinse belasten die Stadt nicht, weil die SBB die im Erdgeschoss untergebrachten Laden- und Geschäftslokalitäten vermieten werden; Zins und Ertrag aus diesen Mieten decken sich. Auch die Stadt Baden arbeitet derzeit zielstrebig am Umbau ihres Bahnhofs.

Politische Aufgabe

Das alles wäre auch bei uns möglich, indes: Sanierungsprojekte in einem grösseren Rahmen können nur dann innert absehbarer Frist verwirklicht werden, wenn sie nicht nur von fachlich-technischer, sondern auch von der politischen Seite aufgegriffen werden — die Aussicht darauf sei unser ständiger Begleiter, denn: wenn wir heute nichts tun, müssen wir das Fulachtal mit Sicherheit schon in wenigen Jahren zum eigentlichen Slum-Gebiet erklären. Erste Anzeichen sprechen dafür.

Möglichkeiten für den öffentlichen Verkehr

	Bus	Monorail (S-Bahn)	Telecanape (rollendes Trottoir mit Sitzplätzen)	rollendes Trottoir
1. Einsatzart	Nah- und Regionalverkehr	Nah- und Regionalverkehr	Nahverkehr	Nahverkehr
2. Leistungsfähigkeit Passagiere pro Stunde	4 000	12 000—20 000	8 300	10 000
3. Geschwindigkeit	bis 30 km/h	bis 120 km/h	4 km/h	4 km/h
4. Betriebskosten Passagier/km (ohne Anschaffungs- und Personalkosten)	ca. 25 Rappen	ca. 10 Rappen	ca. 5 Rappen	ca. 1 Rappen
5. Gesamtkosten Basis Bus 100 % bei gleicher Leistung	100 %	ca. 55 %	ca. 40 %	ca. 30 %
6. Finanzierung	mittlere Anschaffungskosten hohe Betriebskosten	hohe Anschaffungskosten mittlere Betriebskosten	mittlere Anschaffungskosten minimale Betriebskosten	niedere Anschaffungskosten minimalste Betriebskosten

Quellen: Brian Richards: Stadtverkehr von morgen; Bernd von Sartory: Integrierte Transportsysteme