

Herausgeber:  
Maxime Felder, Renate Albrecher,  
Vincent Kaufmann, Yves Pedrazzini

# DIE SCHWEIZ VON AARBON BIS ZUG

Porträt in 12 Städten





# DIE SCHWEIZ VON ARBON BIS ZUG

Porträt in 12 Städten

Was wäre, wenn man die urbane Schweiz nicht aus der Perspektive ihrer wenigen Metropolen beschreiben würde, sondern aus jener von Städten, die oftmals als „klein“, „mittel“, „sekundär“ oder „gewöhnlich“ bezeichnet werden? Diese stellen den Grossteil der Schweizer Städtelandschaft dar. Dennoch werden sie von der Stadtforschung zugunsten grosser, international orientierter Zentren vernachlässigt – in der Schweiz ebenso wie in anderen Ländern. Um dieser Tendenz entgegenzuwirken, wird in diesem multidisziplinären Sammelband die Schweizer Urbanität anhand der Städte Arbon, Bellinzona, Biel, La Chaux-de-Fonds, Chiasso, Chur, Martigny, Neuenburg, Schaffhausen, Siders, Thun und Zug erörtert. Jede dieser Städte wird von Forschenden porträtiert, die eine spezifische Beziehung zu ihr haben und die bewusst einen persönlichen, subjektiven Standpunkt einnehmen. Ihr Blick auf die urbane Realität ist eng verbunden mit ihren persönlichen Erfahrungen in dieser Stadt in der sie aufgewachsen sind, in der sie gearbeitet haben, die sie verlassen haben oder in die manche auch zurückgekehrt sind. Dieses Buch geht auf die individuelle Besonderheit jeder dieser Städte ein und zeigt damit auf, dass sie sich unabhängig von ihrer Größe als durchaus angemessener Untersuchungsgegenstand der Stadtforschung erweisen, ja sogar die etablierten Grenzen dieser Disziplin verschieben können.

**Renate Albrecher** hat an den Universitäten Linz und Wien (Österreich) Soziologie studiert und ist derzeit wissenschaftliche Assistentin am Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL) sowie Doktorandin an der Universität Bern.

**Maxime Felder** ist Soziologe und studierte an den Universitäten Freiburg und Genf. Zurzeit ist er Forschungsmitarbeiter an der Universität Amsterdam und Forscher am Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL).

Der Soziologe **Vincent Kaufmann**, ausgebildet an der Universität Genf, ist Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL), wo er seit 2003 das Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) leitet.

**Yves Pedrazzini** ist Forscher und Lehrbeauftragter am Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL).

**DIE SCHWEIZ**  
**VON A**RBON  
**BIS Z**UG



Maxime Felder, Renate Albrecher,  
Vincent Kaufmann und Yves Pedrazzini  
Hrsg.

**DIE SCHWEIZ**  
**VON A**ARBON  
**BIS Z**UG

Porträt in 12 Städten

EPFL PRESS

Diese digitale Ausgabe in deutscher Sprache wurde von der Oertli-Stiftung und dem Schweizer Nationalfonds unterstützt.

Gesamtleitung: Lucas Giossi  
Leitung Redaktion und Vertrieb: Sylvain Collette und May Yang  
Kommunikation: Manon Reber  
Leitung Produktion: Christophe Borlat  
Redaktion: Alice Micheau-Thiébaud und Jean Rime  
Grafikdesign: Kim Nanette  
Buchhaltung: Daniela Castan  
Logistik: Émile Razafimanjaka

Karten: Jules Grandvillemin  
Übersetzung aus dem Französischen und Korrektur: Apostroph AG, F. Pugin-Maurer, R. Albrecher  
Illustration des Titelbildes: Kim Nanette

EPFL PRESS ist ein Label der Presses polytechniques et universitaires romandes (PPUR), welche hauptsächlich Lehr- und Forschungsarbeiten der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne ETHL sowie der französischsprachigen Universitäten und Hochschulen veröffentlicht. PPUR, EPFL – Rolex Learning Center, CM Station 10, CH-1015 Lausanne, info@epflpress.org, tél. : +41 21 693 21 30

[www.epflpress.org](http://www.epflpress.org)

Erste Ausgabe 2024  
ISBN 978-2-8323-2265-9, ebook (pdf), doi.org/10.55430/0549FAKPVA01

Dieses Buch ist lizenziert unter :



Dieser Text steht unter eine Creative-Commons-Lizenz.  
Diese verpflichtet Sie zur Nennung von Autoren, Herausgebern, Quelle und Originalverlag, wenn Sie Inhalte und Texte verwenden.  
Diese dürfen dabei weder verändert und noch kommerziell genutzt werden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort – Von Studio Basel zu Studio Payerne?</b>	11
<b>Einleitung – Von gewöhnlichen zu singulären Städten</b>	15
Die Stadt, nicht (nur) das Urbane	18
Städte versus Zentralität	21
Klein, mittel, zweitrangig, gewöhnlich?	23
Von Arbon nach Zug – eine Reise durch die Schweiz	25
Referenzen	29

## ERSTER TEIL

<b>Eine „Mittelstadt“ jenseits statistischer Angaben verstehen</b>	33
Pierre Dessemontet	
Das Schicksal der historischen Stadt	33
Eine quantitative Betrachtungsweise	35
Wie erkennt man eine „Mittelstadt“?	37
Ein zentraler Ort	40
Ein vielfältiger Ort	41
Fazit: Die „Mittelstadt“ – ein Ort, der sich selbst genügt	43
Referenzen	45
<b>Eine Dekonzentration der grossen Städte? Das Beispiel von Mendrisio</b>	47
Gian Paolo Torricelli	
Die kleine Stadt aus zwei Blickwinkeln	47
Die Pandemie und die Schweizer Kleinstädte: ein relevantes Thema?	49
Was versteht man unter einer Kleinstadt?	50
Zentrum versus Peripherie und Digitalisierung: 1990 - 2020	52
Die Auswirkungen der Pandemie auf die Wohnsituation	54
Pandemie und Demografie: Grosse Zentren und kleine Städte	55
Welche Chancen für Kleinstädte?	58
Referenzen	60

## ZWEITER TEIL

<b>Reflexive Überlegungen</b>	65
In der Stadt (Freiburg) aufwachsen – Maxime Felder	65
Rohrbach (Österreich) – die pragmatische Stadt – Renate Albrecher	67
Le Lignon und Estavayer-le-Lac, zwei Städte, die eigentlich gar keine sind? – Vincent Kaufmann	70
When you're growing up in a small town (like Lausanne) – Yves Pedrazzini	72
<b>Arbon: Von vergessenen Städten zur Zwischenurbanität</b>	77
Lineo Devicci	
Schlafen in der Röhre: doch nicht etwa in der Provinz?	77
„Blueschtfahrt“ nach Arbon, oder: wer fühlt sich hier wohl?	80
Zu klein, um gross zu denken, zu gross, um klein zu handeln?	83
Weder Provinz bleiben noch Grossstadt werden: auf in die Zwischenstadturnbanität!	87
<b>Auf in Richtung „Grande Bellinzona“</b>	93
Claire Fischer Torricelli	
In Richtung „Grande Bellinzona“	95
Verborgene Vorzüge	97
Das vierte Schloss, ein Grabmal für den Abfall des Kantons	98
Öffentliche Räume, Orte der Sozialisation und Begegnung?	98
<i>Na vòlta, incöö e dumàn : tücc al mercaa</i>	102
<i>Ma ti ta parlat mia ul dialett?</i>	102
Bellinzona und die Eisenbahn	103
<i>Giù le mani delle Officine</i>	104
Wo sind die Frauen?	105
Mobilität: Wie man es allen recht macht	106
Die Stadt, die zu meiner wurde	108
Referenzen	109
<b>Biel: Die Stadt der Möglichkeiten</b>	111
Sébastien Lambelet und Julien Steiner	
Gut sichtbare Aushängeschilder der Uhrenindustrie	112
Eine Schüss, die (ver)bindet	116
Ein Swatch Drive neben einem experimentellen Stadion	118
Punks versus Hotel: Ein Zusammenleben nach Bieler Vorbild	121
Misserfolge, um die Zukunft neu zu überdenken?	123
Referenzen	127



<b>La Chaux-de-Fonds am Strand</b>	129
Lisa Asticher und Célia De Pietro	
Einleitung	129
La Tchaux	130
La Plage des Six Pompes	133
Der Strand in den Bergen und seine Anrainer	135
Mit „La Plage“ aufwachsen	135
Das Wiedersehen	137
Eine Stadt in Bewegung	139
Schaufenster einer engagierten Stadt	140
Schlussfolgerung	143
Referenzen	143
<b>Chiasso: Hauptstadt der Grenze</b>	145
Sandro Cattacin und Fiorenza Gamba	
Mythologie der Stadt: John Wayne und José Altafini	148
Das Ende oder ein Neuanfang für Chiasso?	152
Schlussfolgerung	156
Referenzen	159
<b>Chur: Das Paradox einer Stadt für 150 Täler</b>	161
Franziska Meinherz	
Die Schwierigkeit, in einer dezentralisierten Region Zentrum zu sein	163
Ein urbanes Zentrum wird nicht gegründet, sondern entsteht	169
Abschliessende Gedanken	173
Referenzen	174
<b>Martigny: Eine Alpenstadt mit menschlichen Dimensionen</b>	177
Viviane Cretton	
Eine erneuerte Bevölkerung	178
Die Vielfalt	179
Eine auf den Ort zugeschnittene Urbanität	180
Eine sich ausbreitende Stadt am Fusse der Berge	181
Mein Quartier	183
Die Tankstellen	184
Das Haus der Jugend	187
Die Peripherie im Zentrum	188
Alpine Urbanität	190

<b>Neuenburg und Le Crêt-Taconnet: Biografie eines Stadtquartiers im Wandel</b>	191
Patrick Rérat	
„Nächster Halt Neuenburg“	191
Von Blumen und Zügen	194
Vom städtischen Brachland zum nachhaltigen Stadtteil	197
Ein Quartier, beispielhaft für die Herausforderungen einer mittelgrossen Stadt	201
Referenzen	205
<b>Schaffhausen: Eine Stadt an der Grenze</b>	207
Martin Schuler	
Ein Stadtkanton im Schatten von Zürich	209
Ein geschütztes Gebiet	210
Besonderheiten einer Grenzregion	211
Zur Positionierung von Mittelstädten	213
Ausstrahlung	214
Wirtschaftliche Entwicklung	214
Das Gewicht der vergangenen und gegenwärtigen Politik	217
Referenzen	219
<b>Siders und die Herausforderungen einer vom Auto geprägten Stadt</b>	221
Rafael Matos-Wasem	
Eine Stadt ohne Zentrum	222
Siders und Sitten: Von der Rivalität zu einer vorteilhaften Angleichung	227
Ein Hauch von Hoffnung auf eine bessere städtische Zukunft	231
Referenzen	234
<b>Thun: Eine Stadt mit einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung?</b>	235
Heike Mayer	
Eine attraktive Wohnstadt?	236
Entwicklung einer lokalen Wirtschaft	242
Referenzen	245
<b>Stadtlandschaft Zug</b>	247
Philippe Koch	
Einstieg	247
Zug auf einen Blick	249
Vom Katholizismus zum Kapitalismus	252

Von Philipp Brothers zu Glencore	254
Von der Stadt und den Dörfern zu einer Stadtlandschaft	257
Was wir von Los Angeles für Zug lernen können	259
Ausblick	261
Referenzen	263
<b>Ein Porträt der Schweiz anhand von zwölf Städten</b>	265
Die gelebte Stadt	266
Rhythmen und Veranstaltungen	268
Zentralitäten, Singularitäten und Rivalitäten	271
Die Schweiz anhand ihrer Städte porträtieren	275
Städte aus halber Höhe betrachten	279
Referenzen	283
<b>Vorstellung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter</b>	285
Herausgeber und Herausgeberin	285
Die Autoren und Autorinnen	286
<b>Danksagung</b>	291



# Vorwort

## Von Studio Basel zu Studio Payerne?<sup>1</sup>

Die im Auftrag des Labors für Stadtsoziologie (LaSUR) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (ETHL/EPFL) agierende Herausgeberschaft hätte auch den Namen „Studio Payerne der ETHL“ tragen können, eine respektvolle, aber etwas ironische Anspielung auf das Studio Basel der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ), das von den Architekten Roger Diener, Jacques Herzog, Marcel Meili und Pierre de Meuron gegründet wurde. Deren dreibändiges und 2005 erschienenes Gemeinschaftswerk mit dem Titel *Die Schweiz. Ein städtebauliches Portrait* markierte einen Wendepunkt in der bis dahin stillschweigend akzeptierten Darstellung einer ländlichen Schweiz, die sich langsam und gewissermassen widerwillig urbanisiert. Dieses Umdenken ergab sich aus einer Feststellung, oder vielmehr einer offensichtlichen Tatsache: Die Schweiz ist urban, ja sogar überwiegend urban! Folglich bezog sich das von der ETHZ gezeichnete „städtebauliche Portrait“ nicht unbedingt auf die Schweizer Städte, sondern auf die „spezifische Urbanität“ der Schweiz. Die Autorenschaft wies darauf hin, dass es ihr nicht darum ging, die einzelnen Städte mit ihren Besonderheiten zu beschreiben, sondern um sie einer der fünf zu diesem Zweck geschaffenen Kategorien zuzuordnen: Metropolitanregionen, Städtenetze, Stille Zonen, Alpine Brachen und *Alpine Resorts*.

Die Veröffentlichung des „Stadtporträts“ durch das Studio Basel fiel in eine Zeit starken Wachstums der grössten Metropolen, das

<sup>1</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

auch in der Schweiz auf Kosten der kleineren Städte erfolgte. Dies hilft uns zu verstehen, warum Roger Diener und sein Team die Grösse nicht zu einem Definitionskriterium für eine Stadt machten, aber dennoch der Überzeugung sind, dass die Zukunft der Städte (und ebenso jene der Schweiz) vor allem von ihrer Fähigkeit abhängt, sich in einem System um die grössten Zentren herum zu organisieren, die ihrerseits mit anderen Metropolen im Ausland vernetzt sind. Deshalb betonte die Autorenschaft, dass jede Gemeinde sich urbanisieren und „grösseren Räumen anschliessen“ sollte, da sie sonst provinzialisiert, marginalisiert und „für die Medien und jegliche externe Unterstützung uninteressant“ werde (Diener *et al.*, 2005, S. 149).

Bei unserem Projekt waren wir um ein anderes Verständnis des Schweizer Territoriums bemüht, untersuchten dabei aber nicht die Beziehungen zwischen den Gemeinden, deren Urbanität sich auf ganz unterschiedliche Weise ausdrückt. Es geht vielmehr darum, das hervorheben, was bei der Verwendung der Typologien verloren geht. Das Porträt, das wir hier präsentieren und das hoffentlich ein wenig von den ausgetretenen Pfaden der Schweizer Stadtforschung abweicht, zeigt die Schweiz anhand von zwölf Städten. Diese Städte haben auf den ersten Blick nichts gemeinsam, ausser vielleicht, dass sie weder im In- noch im Ausland zu den bekanntesten gehören und – unseres Wissens nach – noch kaum in Forschungsprojekten untersucht wurden.

Zwar legte das Labor für Stadtsoziologie der ETH Lausanne, welches 2024 sein 20-jähriges Bestehen feiert, seinen Fokus im Rahmen seiner Lehrtätigkeit und Auftragsforschung auf Städte wie Payerne, Biel, Carouge oder Estavayer-le-Lac, doch die wissenschaftlichen Veröffentlichungen seiner Mitglieder spiegelten dieses Interesse bislang nicht wider. Der vergleichende Ansatz und die internationale Ausrichtung der wissenschaftlichen Forschung regen dazu an, jene Städte in den Blickpunkt zu rücken, die über die Schweiz hinaus zumindest einen gewissen Bekanntheitsgrad vorweisen können. Angesichts der Vormachtstellung der globalen Städte, wie sollte sich ein theoretischer Beitrag über eine Schweizer Stadt mit nur 30 000 Einwohnenden behaupten können? Kleinere

Städte werden bestenfalls in Kategorien erfasst. Dementsprechend würde das Labor für Stadtsoziologie in Sachen Forschung eher den Beinamen „Studio Genf“ als „Studio Payerne“ verdienen. Das vorliegende Buch soll diesen Prozess nicht umkehren, sondern eine Aufforderung sein, von den ausgetretenen Pfaden abzuweichen, nicht mehr lediglich Genf und Zürich zu vergleichen, sondern auch Städte wie Chur, Bellinzona oder Thun zu erforschen. Jedes Kapitel dieses Buches bietet eine Reihe von Anregungen, die interessierte Forschende aufgreifen können. Natürlich müssen Verfassende selbst entscheiden, wie weit sie bereit sind, von herkömmlichen Veröffentlichungsmodellen abzuweichen.





# Einleitung

## Von gewöhnlichen zu singulären Städten<sup>2</sup>

Dieses Buch befasst sich mit Schweizer Städten, ohne jedoch auf Zürich, Genf, Basel, Lausanne oder Bern einzugehen. Diese Tatsache soll aber nicht (nur) eine Provokation sein. Es ist üblich, dass „die Stadt“ anhand ihres emblematischsten Ausdrucks gedacht wird – in Form von Metropolen, die globalen Anspruch vorweisen können. Immerhin wurde ein bedeutender Anteil der Stadttheorie ausgehend von Berlin, Chicago, London, Los Angeles, New York, Paris, Tokio etc. produziert, und in jüngster Zeit, wenn auch noch eher als marginale Erscheinung, von Megastädten „des Südens“, wie Johannesburg, Shanghai, Singapur, São Paulo und viele mehr. Für die Schweiz sind aus dieser Perspektive und aus Sicht der Stadtforschung nur die „Top 5“ von Interesse. Es sei denn, man betrachtet die Schweiz als eine einzige grosse Metropole. Doch darauf kommen wir später zurück.

Das vorliegende Werk möchte einen anderen Blickwinkel bieten: Es stellt die Behauptung auf, dass Zug, Martigny oder Chiasso ebenso gute Ausgangspunkte zum Verstehen der Schweizer Städte sind wie Zürich, Genf oder Basel. Wir sind sogar der Meinung, dass sie die *besseren* Ausgangspunkte sind. Deshalb schliessen wir uns der Idee an, jede Stadt ungeachtet der Einwohnerzahl und der geographischen Lage als „gewöhnlich“ zu betrachten, sei es in der Schweiz, in den Vereinigten Staaten oder in Indonesien.

„Warum?“ könnte man fragen. Die naheliegendste und einfachste Antwort darauf lautet: „Warum nicht?“ Ohne auf die Debatten

<sup>2</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

zu den Vor- und Nachteilen von Fallstudien oder mono- grafischen Ansätzen einzugehen, ist uns aufgefallen, dass niemand ein Problem damit zu haben scheint, dass eine Studie auf der Analyse lediglich einer einzigen Grossstadt basiert<sup>3</sup>. Genf und Zürich beispielsweise waren Gegenstand (nicht vergleichender) Artikel in der Fachzeitschrift *Urban Studies*. Zudem gibt es unzählige Fallstudien, die sich ausschliesslich mit New York, London oder Paris befassen. Das Bestreben, „westlichen“ Städten mehr Raum zu geben, mag wie ein Eingeständnis unserer Unempfindlichkeit gegenüber post-kolonialer Kritik an der räumlichen Aufteilung der Stadtforschung erscheinen. Das Ungleichgewicht, das die Grundlage dieser Kritik bildet, liegt nicht nur am Ethnozentrismus, sondern auch an der Tendenz, in den Metropolen den prägnantesten Ausdruck von Urbanität und Modernität zu sehen. Die Einbeziehung jeder Stadt in die Stadtforschung, ungeachtet ihrer Grösse und vermeintlichen Urbanität oder Modernität, ist somit eine Möglichkeit, um auf post-koloniale, vielleicht sogar dekoloniale Kritik zu reagieren.

Eine zweite Begründung liegt darin, dass die in diesem Buch behandelten Städte in der Stadtforschung hauptsächlich als „kleine und mittlere Städte“ („*small and medium-sized cities*“ in der Sprache der *Peer Reviews*) bezeichnet werden. In der akademischen Forschung wurden diese keineswegs ignoriert und das Interesse an ihnen wächst sogar. Sie werden jedoch bei der Untersuchung „echter“ Städte gesondert oder eher am Rande betrachtet wird. Anstatt sie als Ausgangspunkt für allgemeine theoretische Erörterungen über Städte heranzuziehen, höhlt man sie oft aus und analysiert nur das, was ihnen im Vergleich zu den Metropolen fehlt, warum sie also nicht voll und ganz städtisch seien.

Dieser Perspektive entgegengesetzt zeichnet sich eine Tendenz ab, „kleine und mittlere“ Städte zu idealisieren, indem man vor allem die Qualitäten einer „menschengerechten“ Stadt hervorhebt, in der es sich gut leben lässt. Auch diese Idee ist nicht neu, hat aber im Zusammenhang mit dem Kampf gegen den Klimawandel

<sup>3</sup> Heutzutage sträuben sich offenbar eher die Autorinnen und Autoren und weniger die Redaktionskomitees, Forschungsergebnisse zu einer Stadt zu veröffentlichen, die der akademischen Welt noch unbekannt ist.

wieder an Bedeutung gewonnen. Auch die COVID-19-Pandemie schien diesen Traum (oder diese Illusion, je nach Standpunkt) der „glücklich machenden Nähe“ zu verstärken – einem Traum, dem man aber auch einen gewissen nostalgischen oder sogar melancholischen Aspekt unterstellen könnte, wie Gian Paolo Torricelli im ersten Teil dieses Buches nahelegt. Ungeachtet der positiven oder negativen Haltung tendiert diese Herangehensweise an die sogenannten „kleinen und mittleren“ Städte dazu, sie zu Sonderfällen abzustempeln. Doch offensichtlich stellt diese Art von Städten zumindest in Europa eher die Norm als die Ausnahme dar. In der Schweiz wird dies besonders offensichtlich: Metropolen wie Zürich oder jene, die sich gemäss der Hypothese von Michel Bassand (2004) entlang des Genfersees von Genf bis Lausanne erstreckt, stellen statistische Anomalien dar. Zwar handelt es sich um interessante Ausnahmen, aber ihre Analyse hilft uns nicht zu erfassen, was denn die Schweizer Städte in ihrer Vielfalt ausmacht. Deshalb möchten wir jene Schweizer Städte in den Mittelpunkt stellen, wie es sie zu Dutzenden gibt, und dabei sowohl das Gewöhnliche als auch das Besondere beschreiben, das jede von ihnen einzigartig macht. Wir wollen sie in ihrem Kontext darstellen, sie dabei aber nicht nur auf eine funktionale Rolle innerhalb eines Systems reduzieren, in welchem sie lediglich ein Rädchen im Getriebe darstellen. Dieser funktionalistische Ansatz findet selbst für das kleinste Städtchen eine gewisse Nützlichkeit, selbst wenn sie sich darauf beschränkt, den „echten Städten“ – den grossen – die soziale und wirtschaftliche „Infanterie“ zu liefern, zu der die Masse der Pendelnden geworden ist.

Das vorliegende Buch verdeutlicht, dass diese Städte ungeachtet ihrer Grösse legitimer und angemessener Gegenstand der Stadtforschung sind, und sogar die etablierten Grenzen dieser Disziplin verschieben könnten. Es zeugt auch, dass Forschende, die normalerweise über grössere Städte schreiben, auch etwas über kleinere Städte zu sagen haben. Die hier gesammelten Texte stellen dar, wie das Fachwissen über das Urbane oft vom Erfahrungswissen in einer Stadt mit 10 000, 20 000 oder 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern beeinflusst ist, in der man aufgewachsen ist, die man

verlassen hat und in die man manchmal auch wieder zurückgekehrt ist. Wir haben die Autorinnen und Autoren gebeten, über eine Stadt zu schreiben, zu der sie eine besondere Beziehung haben, und sie ermutigt, dabei einen persönlichen, subjektiven Blickwinkel einzunehmen.

## **Die Stadt, nicht (nur) das Urbane**

Ab wie vielen Einwohnerinnen und Einwohnern ist eine Gemeinde eine Stadt? Wo hört die Stadt auf? Gehört der periurbane Raum noch zur Stadt? Wie Pierre Dessemondet im ersten Teil dieses Buches erläutert, stellen diese Fragen für Statistikerinnen und Statistiker eine Herausforderung dar. Die Dynamiken der Urbanisierung kommen erschwerend hinzu. Sowohl die Periurbanisierung (die flächenmässige Ausdehnung der Städte an ihren Rändern) als auch die Metropolisierung (Wachstum von Zentren, das umliegende Städte und Dörfer in ihren Orbit mit einschliesst) führen zu verstärkt raumgreifenden und -fragmentierenden Formen.

Mit den Begriffen „urban“ und „Urbanität“ lassen sich diese Definitionsprobleme umgehen. „Urban“ ist ein singuläres Wort, das den Vorteil hat, plural zu sein. Es umfasst das alte Zentrum, das Geschäftsquartier, die Wohnsiedlung, den Stadtrand, die Vorstädte, die Vororte, die Industriegebiete oder allenfalls vorhandene Häfen. Urbanität hat den Vorteil, dass man sie in Gradienten (Lévy, 1999) und Indikatoren unterteilen kann, anstatt sich nur auf die Definition eines einzigen homogenen Objekts zu beschränken. Allerdings besteht die Gefahr, dass ein auf diese Weise betrachtetes Stadtphänomen keine Grenzen hat. Es gäbe dann keine „Natur“ mehr, die nicht von Urbanisierungsprozessen betroffen wäre, und kein Hinterland, das nicht einer städtischen Agglomeration und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern als Ort der Freizeit, der Mobilität, der Produktion oder zum Ressourcenabbau dienen würde (Brenner und Schmid, 2011). Auf die Tendenz, die Stadt nur dort wahrzunehmen, wo sie die Eigenschaften einer „globalen“ Metropole (selbst im Kleinformat) aufweist, wird damit reagiert,

indem das Städtische überall, selbst im Hochgebirge wahrgenommen wird.

Tatsächlich betrachten viele Fachleute die Schweiz als eine einzige grosse Metropole, deren kleine und grosse Städte lediglich als Stadtteile dieses nationalen Ballungsraums fungieren. Zwischen 1976 und 2003 beobachtete Michel Bassand mit seinem Institut für gebauten Raum an der ETH Lausanne (EPFL) die Transformationsdynamiken der Schweiz und ganz allgemein Europas. Er stellte fest, dass die in Form von „russischen Puppen“ vorhandenen territorialen Verschachtelungen sich auflösen und der Raum sich netzartig entwickelt, wodurch die traditionelle Unterscheidung zwischen Stadt und Land hinfällig wird. Der urbanisierte Raum zwischen Genf, Lausanne, Neuenburg, Freiburg, Bern, Basel, Zürich, Winterthur und St. Gallen funktioniere somit zunehmend wie eine riesige Agglomeration mit starken Pendlerströmen und einem zunehmend integrierten Arbeitsmarkt. Dieses Konzept, welches Ende der 1980er Jahre aufkam (Leresche *et al.*, 1993; Bassand, 2004), war eine Provokation in einem Land, dessen nationale und lokale Identität auf den alpinen Kulturen und der bäuerlichen Welt basiert (Crettaz, 1998) und in dem die „schleichende“ Urbanisierung mit Initiativen gegen die „Zersiedelung“ oder das „Zubetonieren“ bekämpft wird. Die Proklamierung der Schweizer Metropole machte Anfang der 1990er Jahre Schlagzeilen, wurde ausgiebig kommentiert, kritisiert, politisch vereinnahmt und dann schliesslich im darauffolgenden Jahrzehnt als wissenschaftlich fundierte Tatsache akzeptiert.

An der anderen Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) in Zürich ging die Forschergruppe des Studio Basel 2004 mit ihrem „urbanen Porträt“ der Schweiz noch einen Schritt weiter. Wie im Vorwort erwähnt, beschreibt das Porträt eine vollständig städtische Schweiz, deren Urbanität sich paradoxerweise in einer Ablehnung von „Dichte, Höhe, Masse, Konzentration“ ausdrückt. (Diener *et al.*, 2004, S. 17). Die Autorenschaft spricht unter anderem von einer durch Konservatismus gelähmten Schweiz, in der jede Gemeinde mit ihren Nachbargemeinden konkurriert und

ihre eigenen Zonen – Zentrum, Wohnen, Villa, Industrie, Wald und Bauland – mit allen Mitteln verteidigt. Dieses Phänomen wirkt wie eine Metapher für den Nebel, der häufig über dem grauen und kalten Schweizer Mittelland liegt. In diesem „urbanen Porträt“ der Schweiz sind die Städte zwar Orte der Innovation, des Versammelns und der Konfrontation, aber sie existieren lediglich als Netzwerk oder Metropolen. Kleine und mittlere Städte werden entweder von Metropolen vereinnahmt oder befinden sich in sogenannten „stillen“ Zonen, in denen dem Anschein nach ein Landleben geführt wird, das aber fast ausschliesslich auf Metropolen hin ausgerichtet ist.

Bei der Untersuchung des Urbanen anhand von räumlichen Strömen und funktionalen Abhängigkeiten wird oft vergessen, was eine Stadt heute ausmacht und auch in Zukunft ausmachen wird. Nämlich nicht das *Urbane*, sondern die *Stadt*. Eine Stadt ist nicht nur ein Knotenpunkt in einem Netzwerk oder eine demografische, wirtschaftliche oder politische Zentralität. Eine Stadt, das sind auch lokale Vereine, Orte, Gebäude und emblematische Ereignisse, Traditionen, Widersprüchlichkeiten und Rivalitäten, die das Leben in seinen vielfältigen Dimensionen – sozial, wirtschaftlich, kulturell und politisch – strukturieren. Diese Definition der Stadt basiert auf der europäischen Stadtgeschichte, die sich seit dem Mittelalter durch die Entwicklung eines Netzwerks kleiner, politisch autonomer Städte auszeichnet. Mit der Entwicklung der modernen Staaten ab dem 19. Jahrhundert haben die Städte einen Grossteil dieser Autonomie verloren, hätten diese aber aufgrund der gegenläufigen Entwicklung im Europa der letzten 20 bis 30 Jahren teilweise wieder zurückgewonnen. Paradoxerweise sollen die europäischen Integrationsprozesse die Städte teilweise von ihren jeweiligen Staaten „befreit“ haben, indem sie ihre horizontale Vernetzung (Städtenetze) oder ihre regionale Integration (wie die Metropolregion Rhein-Ruhr, oder die niederländische Randstad) ermöglicht hätten. Die Städte, nun sowohl der Konkurrenz ausgesetzt als auch der Zusammenarbeit verpflichtet, versuchten jedoch immer stärker, sich als Hauptschauplätze für unabhängige kollektive Aktivitäten zu etablieren.

## Städte versus Zentralität

Ungeachtet ihrer Grösse ist es immer „die Stadt“, die im Mittelpunkt dieses Buches steht. Nicht die „generische“ Stadt<sup>4</sup>, sondern die singuläre Stadt, deren Besonderheit eher auf der ihr eigenen, spezifischen Urbanität beruht als auf ihren räumlichen Dimensionen und territorialen Strategien. Denn die Stadt ist nicht „tot“<sup>5</sup> und verschmilzt auch nicht mit dem Urbanen: Man erkennt sie, wenn man sie sieht und vor allem, wenn man *in ihr* lebt und wenn man *sie* erlebt. Man kann in einer städtischen Umgebung leben und sagen „Ich gehe in die Stadt“, wenn man ausgeht. Die Herausforderung besteht also darin, das zu erfassen, was eine Stadt ausmacht, ohne die alte Stadt-Land-Dichotomie wieder aufleben zu lassen, denn diese ist kaum noch brauchbar und löst heute eher eine politische als eine wissenschaftliche Debatte aus. In der Schweiz stellt die Gegenüberstellung von Stadt und Land (und/oder Bergen) für einige rechte Parteien sogar die Geschäftsgrundlage dar, indem die identitätsstiftende Rolle der ländlichen Umgebung gelobt und als Bollwerk gegen die globalisierenden Kräfte, die auf die Städte einwirken und aus diesen heraus agieren, dargestellt wird.

Die Kapitel dieses Buches zeigen, dass auch die kleinsten Städte kaum Ähnlichkeit mit einer angeblich „ländlichen Umgebung“ haben, in der eine Agrargesellschaft abseits der für Metropolen typischen Dynamik ein besseres Leben führe. Sowohl in Arbon am Bodensee als auch in Chiasso an der italienischen Grenze entdeckt man Herausforderungen, die nicht nur „urban“, sondern ausgesprochen typisch für Städte mit Zentrumsfunktion sind. Die Städte versuchen sich von diesem facettenreichen Urbanen zu unterscheiden,

<sup>4</sup> Rem Koolhaas (siehe 1994), ein niederländischer Architekt, definiert die generische Stadt als „die Stadt, die dem Würgegriff des Zentrums, der Zwangsjacke der Identität, entkommen ist. Die generische Stadt bricht mit diesem destruktiven Kreis der Abhängigkeit: Sie ist nichts als eine Widerspiegelung gegenwärtiger Bedürfnisse und Fähigkeiten. Es handelt sich um die Stadt ohne Geschichte.

<sup>5</sup> Wir verweisen hier auf Françoise Choay, eine französische Historikerin des Urbanismus, die in einem 1994 erschienenen Artikel „den Tod der Städte und die Herrschaft des Urbanen“ ankündigte.

indem sie ihre Zentralität auf lokaler Ebene leben und ihre historischen, sozialen, wirtschaftlichen, politischen oder auch kulturellen Eigenheiten beibehalten – Bedeutungen, welche politisch oftmals als identitätsstiftende Besonderheit zusammengefasst werden. Um die verschiedenen Ausgestaltungen dieser Zentralitäten hervorzuheben, haben wir zunächst die neun bevölkerungsreichsten Städte des Landes ausgeschlossen. Es handelt sich dabei um genau jene Städte, – und das ist mehr als anekdotisch –, die im „Statistischen Atlas der Städte“ des Bundesamtes für Statistik erfasst sind<sup>6</sup>. Es handelt sich hierbei um die neun Städte mit mehr als 60 000 Einwohnerinnen und Einwohnern – nach Bevölkerungszahl in absteigender Reihenfolge: Zürich, Genf, Basel, Lausanne, Bern, Winterthur, Luzern, St. Gallen und Lugano.

Ferner haben wir jene Städte ausgeschlossen, die Teil eines dieser Ballungsräume sind. Diese zweite Entscheidung basiert auf der Hypothese, dass Zentralität in einer Stadt, die an ein grösseres Zentrum angrenzt, anders gelebt wird als in einer Stadt, die das Zentrum ihres lokalen Einzugsgebiets bildet. Unsere Auswahl schliesst dadurch Städte wie Köniz, Vernier oder Dietikon aus, die in unmittelbarer Umgebung eines der grossen Zentren liegen. Damit wollen wir nicht behaupten, dass die direkte Nachbarschaft zu einer Metropole einer Stadt jede Besonderheit und Autonomie entzieht. Es handelt sich vielmehr um eine taktische Entscheidung, um besser aufzeigen zu können, wie eine Stadt, ungeachtet dessen, ob sie klein, mittel, intermediär oder zweitrangig ist, für ihre Bewohnenden als Zentralität erlebbar ist, und dies in demografischer, politischer (z.B. als Hauptort), wirtschaftlicher (z.B. als Arbeitsplatz), kultureller (z.B. als Sitz bedeutender Institutionen und Veranstaltungen), Infrastruktur bietender (Fachhochschule, regionales Krankenhaus und andere wichtige öffentliche Einrichtungen), medialer (Sitz einer Lokalzeitung oder eines Radiosenders), symbolischer (Sportvereine in der Region, Orte des kollektiven Gedächtnisses, Geburtsort einer Persönlichkeit)

<sup>6</sup> Der Statistische Atlas der Städte ist ein Instrument zur kartografischen Darstellung der Schlüsselindikatoren von City Statistics (früher bekannt als Urban Audit) für die grössten Schweizer Städte.



oder touristischer (eine ausgewählte Mischung der oben genannten Faktoren an einem attraktiven Standort) Hinsicht.

Das erste Kapitel dieses Buches geht auf die Schwierigkeiten einer solchen Unterscheidung ein. Ist es möglich, Kriterien freizulegen, die erlauben zu erfassen, wie Einwohnende diese Zentralität erleben? Was unterscheidet beispielsweise die Erfahrung einer Bewohnerin oder eines Bewohners von Köniz, einer an Bern grenzenden Stadt mit 40 000 Einwohnenden, von der Erfahrung einer Bewohnerin oder eines Bewohners von Chur, der grössten Stadt im Bergkanton Graubünden mit ebenfalls 40 000 Einwohnenden? Mit dieser Frage befasst sich ein auf quantitative Ansätze spezialisierter Geograf, aktuell Stadtpräsident von Yverdon-les-Bains. Er erläutert die Herausforderungen der Klassifizierung von Gemeinden und die schrittweise Verwässerung räumlicher Hierarchien, um schliesslich eine Definition der „durchschnittlichen“ Schweizer Stadt vorzuschlagen.

Die Autorenschaft, die im zweiten Teil des Buches zu Wort kommt, tat dies anhand von zwölf Städten aus allen vier Sprachregionen. Kein einfaches Unterfangen! Diese Experten aus den Bereichen der Soziologie, Geografie, Politologie und Anthropologie sind an akademische Schreibstandards gewöhnt, die auf der Analyse von „Daten“ und der Verwendung wissenschaftlicher Referenzen beruhen. Sie alle waren bereit, diese beiseitezulegen um sich stattdessen auf ihr Erleben, ihre Erfahrungen oder ihre Empfindungen zu konzentrieren. Ihre Aufgabenstellung war es, jenseits von statistischen Daten, die Besonderheit und Urbanität „ihrer“ Stadt, in der sie meist selbst gelebt haben, zu beschreiben.

### **Klein, mittel, zweitrangig, gewöhnlich?**

Dieses Buchprojekt entstand aus gemeinsamen Interessen und Absichten der Herausgeberschaft, wobei deren verwendete Terminologie sich anfangs aber durchaus unterschied. Das Vokabular entwickelte sich im Laufe des Projekts weiter, ohne jedoch starre Formen anzunehmen. Das Adjektiv „gewöhnlich“ („ordinaire“ auf Französisch) nahm im Zusammenhang mit „Stadt“ oder „Gebiet“

in unseren ersten Gesprächen einen zentralen Platz ein. Dieses Schlagwort setzte sich nach der Veröffentlichung von *Ordinary City* durch die Geografin Jennifer Robinson im Jahr 2002 durch. Damit forderte sie dazu auf, die Hierarchisierung von Städten zu unterlassen, bei welcher einige als „globale“ (d.h. auch westliche) Städte und andere als „Städte des Südens“ klassifiziert werden. Sie schlug vor, jede Stadt als „gewöhnlich“ zu betrachten. Dieser Ansatz ist zweifellos wirksam, wenn eine „aussergewöhnliche“ Stadt als gewöhnliche Stadt betrachtet wird. Im Falle einer Stadt, die keinen solchen Anspruch hat, besteht bei der Nutzung des Adjektivs „gewöhnlich“ das Risiko, dass es als Synonym für „ohne besondere Qualitäten“, „banal“ oder sogar „primitiv“ verstanden wird.

In unseren Gesprächen mit der Autorenschaft haben wir von „kleinen und mittleren“ und ebenso von Städten „ausserhalb der Metropolen“ gesprochen. Wie bereits erwähnt, beziehen sich diese Begriffe jedoch auf eine spezifische Literatur. Auch wenn diese stets die grosse Vielfalt kleiner und mittlerer Städte betont, erzeugt dieser Begriff einen Abstempelungseffekt, den wir vermeiden wollten. Vielleicht sind diese Städte gerade deshalb so unterschiedlich, weil sie nicht durch ihre Grösse bestimmt werden. Sie von vornherein anhand der Grösse ihrer Population zu erfassen, hätte uns daher auf einen falschen Weg gebracht. Zudem haben solche Unterteilungen in Grössenkategorien zwangsläufig einen willkürlichen Aspekt. Ab welcher Bevölkerungszahl gilt eine Stadt als „gross“? Ist eine Stadt also über Nacht plötzlich nicht mehr „klein“ oder „mittel-gross“, nachdem sie mit den umliegenden Gemeinden fusioniert hat? Diese Adjektive sind bei weitem nicht neutral. Das französische Adjektiv „moyen“ kann, wie Martin Schuler in seinem Kapitel über Schaffhausen erklärt, im Deutschen sowohl mit „mittel“ übersetzt werden, wenn es sich auf eine statistische Grösse bezieht, als auch mit „mittelmässig“, einem Wort, das stärker negativ belastet ist und sich dem Adjektiv „medioker“ annähert.

Die naheliegende Lösung war daher, auf jegliche Zuschreibungen zu verzichten. Wir interessieren uns nicht für diese Städte, weil sie eine bestimmte Grösse haben oder eine bestimmte Position in der landesweiten Verteilung einnehmen, sondern weil sie Städte sind

und weil die akademische Literatur sie nicht oder kaum aufgreift oder als Sonderfälle behandelt. Und schliesslich ging es darum, den Erfahrungen der Autorinnen und Autoren, ihrer Sichtweise und damit auch ihren jeweiligen Ausdrucksweisen Raum zu geben. Es ist an ihnen, uns zu sagen, ob „ihre“ Stadt klein, mittelgross, intermediär, zweitrangig, gewöhnlich oder aussergewöhnlich ist, ob sie ohne diese Adjektive auskommt und ob sie vielmehr erzählt statt kategorisiert werden sollte.

### **Von Arbon nach Zug – eine Reise durch die Schweiz**

Nach dieser Einleitung kommen im ersten Teil des Buches zwei Geografen zu Wort. Der erste, Pierre Dessemontet, spezialisierte sich auf die Untersuchung von Städten und städtischen Systemen, die er anhand statistischer Daten analysiert. Der heutige Stadtpräsident von Yverdon-les-Bains erklärt uns, wie geografische Ebenen in der Schweiz konzipiert wurden, und schlägt die Idee der sogenannten „Mittelstadt“ („ville moyenne“) vor. Der zweite Geograf, Gian Paolo Torricelli, der massgeblich zur Erfindung der „Città Ticino“ beigetragen hatte, schlägt einen prospektiven Ansatz zur Zukunft der kleinen Schweizer Städte vor. Dazu greift er insbesondere das Tessin auf.

Der zweite Teil des Buches ist den Porträts von zwölf Städten gewidmet. Die Reise beginnt am Ufer des Bodensees in Arbon (ca. 15 000 Einwohnerinnen und Einwohnern). Lineo Devecchi beginnt die Erzählung in einem röhrenförmigen Hotelzimmer und beschäftigt sich mit dem Begriff der „Zwischenstadt“ und den Vorzügen einer „Interurbanität“. Um zur nächsten Reiseetappe zu gelangen, muss man den Regionalzug nach Romanshorn nehmen, dann einen Intercity nach Zürich und schliesslich einen weiteren Intercity, der durch den Gotthard-Tunnel fährt. Dank diesem können Züge seit 2016 die Alpen mit fast 200 Kilometern pro Stunde durchqueren. Wir steigen in Bellinzona aus, einer nahe der italienischen Grenze gelegenen Stadt mit ca. 45 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese Fahrt von einer Grenze zur anderen dauert seit dem Bau des Tunnels eine Stunde weniger. Für Claire Fischer hätte dies jedoch

nichts geändert, denn 1992 flog sie manchmal von Genf nach Lugano (45 Minuten Flugzeit mit der ehemaligen Fluggesellschaft Crossair), um von dort zu ihrem neuen Wohnort Bellinzona zu gelangen, wo ihr bald klar wurde, dass sie nicht darum herumkommen würde, den lokalen Tessiner Dialekt zu lernen.

Eine weitere, fast dreistündige Fahrt erwartet uns zurück durch den Tunnel bis zum nächsten Zwischenstopp in Zürich. Der Intercity über Aarau, Olten und Solothurn bringt uns anschliessend nach Biel, einer zweisprachigen Stadt mit rund 56 000 Einwohnerinnen und Einwohnern am Ufer des gleichnamigen Sees. Sébastien Lambelet und Julien Steiner schlagen uns einen Spaziergang entlang der Schüss vor, in der sich die Leuchtreklamen der Uhrenmarken spiegeln und an dessen Verlauf sich der „amerikanische Geist“ von Biel manifestiert. Ohne Umsteigen kann die nächste Stadt mit dem Zug in etwa 40 Minuten erreicht werden. Vom „Drei-Seen-Land“ aus geht es dabei hinauf nach La Chaux-de-Fonds, einer im Juramassiv gelegenen Stadt mit etwa 37 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Uhrmacherkunst ist dort ebenso präsent, aber es geht im Artikel vor allem um ein Strassenkunstfestival in einer Stadt, die permanent am Ringen um ihre Bedeutung zu sein scheint.

Es beginnt nun die längste Fahrtstrecke dieser Reise zurück zur italienischen Grenze: vier Stunden und 45 Minuten, mit Umstiegen in Biel, Zürich und Lugano (nach einer weiteren Fahrt durch den Gotthard-Basistunnel), bevor man in Chiasso ankommt. Knapp 8 000 Einwohnerinnen und Einwohner leben in dieser Stadt nahe der italienischen Grenze, in der, wie Sandro Cattacin und Fiorenza Gamba uns erzählen, John Wayne einst einen VW-Käfer kaufte und für einen Fotografen auf einer Lokomotive posierte. Von hier aus nehmen wir einen Zug nach Bellinzona, das wir ja bereits besucht haben, und steigen dort in ein gelbes Postauto, welches uns in einer gut zweistündigen Fahrt über den auf 2 000 Meter Höhe gelegenen San-Bernardino-Pass nach Chur bringt. In der Kantonshauptort von Graubünden mit ihren 40 000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat Franziska Meinherz im Sommer 2012 dafür demonstrierte, dass die Stadt ihre Rolle als Treffpunkt für die Bündner Jugend wahrnimmt. Die unerbittliche alphabetische Reihenfolge zwingt uns zu

einer weiteren, mehr als vierstündigen Fahrt über Zürich und Bern, von wo die Bahnlinie entlang der Aare zum Thunersee führt, bevor sie nach Süden Richtung Kandersteg abbiegt und uns durch den Lötschbergtunnel nach Visp bringt. Hier muss man umsteigen, um das Tal des Rottens bzw. der Rhone bis nach Martigny zu durchqueren. Für Viviane Cretton ist diese Stadt mit 21 000 Einwohnerinnen und Einwohnern beispielhaft für eine „periphere alpine Urbanität“, die sich in Kreisverkehren und Tankstellen widerspiegelt.

Die Rhone macht hier eine 90-Grad-Kurve, und wendet sich in nordwestliche Richtung dem Genfer See zu. Hier entlang verläuft auch unsere Bahnlinie. Am Bahnhof von Lausanne steigen wir um in den Zug nach Neuenburg, das seit der kürzlichen Fusion mit Nachbargemeinden nun 44 500 Einwohnerinnen und Einwohner zählt. Wir entfernen uns nicht weit vom Bahnhof, denn hier geht es um den Hügel, der für die Eisenbahn und die Industrie abgerissen wurde, bevor er zu Brachland und dann wieder „regeneriert“ wurde, um heute eine Hochschule und – in einem Turm – das Bundesamt für Statistik zu beherbergen. Von den Ufern des Neuenburgersees aus fährt der Zug über Biel erneut nach Zürich, wo man umsteigen muss, um nach Schaffhausen zu gelangen, einer Stadt mit 37 000 Einwohnerinnen und Einwohnern im Norden des Landes. Martin Schuler wirft die Frage auf, ob das Schicksal des hiesigen Fussballclubs ein Beispiel für die Bescheidenheit ist, die von mittelgrossen Städten erwartet wird, und ob das französische Adjektiv „moyen“ nicht mehr versteckte Bedeutungen als der deutsche Begriff „mittel“ in sich vereint.

Unsere alphabetische Reise führt uns aufs Neue über Zürich und Bern sowie durch den Lötschbergtunnel nach Visp, diesmal aber nur wenige Kilometer hinein in das Wallis bis nach Siders mit seinen 17 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Wir erfahren von Rafael Matos-Wasem von der Automobilisierung, der Festivalisierung und der Konkurrenzsituation dieser Stadt mit Sitten (Sion). Zwar verlor die Stadt Siders sein Comic Festival, doch konnte sie eine Hochschule für sich gewinnen. Auf der Rückreise über Visp und durch den Lötschberg-Tunnel halten wir nun am Seeufer in Thun, einer Stadt mit 44 000 Einwohnenden und vielen Soldaten. Heike

Mayer berichtet aus der Perspektive einer Pendlerin, die derzeit regelmässig in die Hauptstadt fährt, um dort zu arbeiten, sich aber in Zukunft möglicherweise für einen der neuen, sich rasant entwickelnden Gemeinschaftsarbeitsräume oder *Coworking Spaces* entschliesst. Auf der letzten Strecke dieser Reise umfährt der Zug die Alpen über Bern und Zürich, wo wir für die letzten fünfundzwanzig Minuten unserer Reise durch die Schweiz umsteigen. So lange dauert die Fahrt nach Zug, die am Zugersee gelegene Stadt mit ihren 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Das Thema Steuern steht hier natürlich im Vordergrund, aber Philippe Koch erzählt auch über die Aufregung über ein Fresko mit Engeln (oder Spiegeleiern, je nach Kritikerstimme) von Ferdinand Gehr, bevor er sich der Frage zuwendet, was wir von Los Angeles für Zug lernen können.

Diese in vielerlei Hinsicht absurde Reise würde mehrere Tage dauern und ohne Halbtax-Abo ganze 838.40 Franken kosten. Aufmerksame Leserinnen und Leser werden festgestellt haben, dass wir sieben Mal durch Zürich gefahren sind, um zwölf Städte miteinander zu verbinden. Diese Stadt wird auch in den Erzählungen über Chur, Zug, Schaffhausen und Arbon eine Schlüsselrolle einnehmen. Hervorzuheben ist auch die zentrale Rolle der Eisenbahninfrastrukturen wie dem Lötschberg- und dem Gotthardtunnel, die wir jeweils dreimal durchquert haben. Das Kapitel von Gian Paolo Torricelli erörtert auch die möglichen Folgen der Öffnung des zweiten Tunnels für Tessiner Städte wie Mendrisio, die seither deutlich näher an die deutschsprachige Schweiz und natürlich insbesondere an Zürich herangerückt sind. Schliesslich weist die Dauer der Fahrten auf topografische Realitäten hin, die auch durch die raffiniertesten Tunnel nicht verändert werden können. Dieses Thema wird insbesondere in den Kapiteln über Martigny, Thun, Siders und Chur auftauchen, aber auch in jenen über die Städte auf der Alpensüdseite, Bellinzona und Chiasso.

## Referenzen

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse* (Bd. 21). Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, Le Savoir suisse.
- Brenner, N., und C. Schmid. 2011. "Planetary Urbanization." In *Urban Constellations*, M. Gandy (Hrsg.), Berlin: Jovis, S. 12-13.
- Choay, F. (1994). La mort des villes et le règne de l'urbain, in : *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*. Paris: Centre Georges Pompidou, S. 26-35.
- Crettaz, B. (1998). *La beauté du reste. Confessions d'un conservateur de musée sur la perfection et l'enfermement de la Suisse et des Alpes*. Genf: Zoé.
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P. und Schmid, C. (2006). *Die Schweiz – ein städtebauliches Portrait*, Bd. 1. Einführung. Basel: Birkhäuser.
- Koolhaas R. (2000), „La ville générique“, in *Mutations*, Bordeaux, Actar, Arc en rêve/Centre d'architecture, 2000. S. 722-757.
- Leresche J.-P., Joye, D. und Bassand, M. (Hsrg.) (1993), *Métropolisations*. Genf: Éditions Georg.
- Lévy, J. (1999). *Le tournant géographique: penser l'espace pour lire le monde*. Paris: Belin.
- Robinson, J. (2013 [2005]). *Ordinary cities: between modernity and development*. London: Routledge.





# **Erster Teil**



# Eine „Mittelstadt“ jenseits statistischer Angaben verstehen

Pierre Dessemontet<sup>7</sup>

## Das Schicksal der historischen Stadt

Bevor ich jene Funktion übernahm, der ich nun den Hauptteil meiner Zeit widme, arbeitete ich mit statistischen und quantitativen Methoden. Ich untersuchte städtische Systeme und die Verteilung von Aktivitäten auf unserem Planeten sowie deren zeitliche Entwicklung, mit bevorzugtem Forschungsschwerpunkt Schweiz. Dieser Artikel basiert auf Erkenntnissen aus meinen früheren und aktuellen Aufgaben in der Wissenschaft, die ich derzeit pausiere, und im Rahmen meiner aktuellen politischen Tätigkeit als Stadtpräsident einer mittelgrossen Schweizer Stadt, Yverdon-les-Bains.

Bevor ich über die Stadt Yverdon-les-Bains als typische mittelgrosse Schweizer Stadt spreche, möchte ich das Thema innerhalb seines Kontexts positionieren und die Grundfrage erneut stellen. Dieses Buch befasst sich mit der urbanen Schweiz jenseits der Metropolen, also mit kleinen und mittleren Städten. Im Schweizer Kontext schliesst dies natürlich die fünf grossen „historischen“ Städte aus, geordnet nach ihrer Grösse im 20. Jahrhundert – Zürich, Basel, Genf, Bern und Lausanne sowie im weiteren Sinne auch die Metropolregionen, die sich weitgehend an diesen Zentren ausrichten. Ausgeschlossen wird dadurch auch die grundlegendste Siedlungsebene in der Schweiz, nämlich das Dorf. Wir betrachten hier also das, was sich zwischen den ländlichen Randgebieten und

<sup>7</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

den Bergregionen einerseits und auf dem Niveau von Metropolen andererseits befindet. In dieser eher hierarchischen und vertikalen Betrachtungsweise einer ineinander verschachtelten Raumnutzung werden Zentren nach deren Grösse sowie der Grösse des von ihnen dominierten Gebietes gereiht. Das Interesse gilt hier den Stufen zwischen den Extremen, den lokalen und regionalen Zentren (Dörfer, kleine und mittelgrosse Städte, lokale und regionale Gebiete). Es handelt sich um eine Einteilung, die im Wesentlichen der *geographischen Standorttheorie* von Walter Christaller entlehnt ist (Christaller, 1933).

Doch brachten Wellen von Suburbanisierung, Periurbanisierung und Metropolisierung unserer Gebiete und Räume diese herkömmliche wabenförmige Einteilung in den letzten Jahrzehnten durcheinander. Die Schweiz, zumindest das Schweizer Flachland, wurde von diesen Umwälzungen mit voller Wucht getroffen. In diesem sehr dicht besiedelten Land traten die vorhin genannten Phänomene mit voller Kraft auf und breiteten sich über den Grossteil des Schweizer Mittellandes aus, bis die Konzepte von Gebiet und lokalen Regionen nicht mehr anwendbar waren. Letztere werden zwar noch häufig verwendet, haben aber eher einen politischen oder vielmehr folkloristischen Wert als den einer funktionalen Einheit. Mit Ausnahme der tatsächlich peripheren Regionen des Landes – und selbst da! –, gibt es heutzutage kaum noch mittelgrosse Städte, die funktional ein relativ eindeutig bestimmbares Gebiet dominieren – ausser in der Vorstellung mancher ihrer Einwohnenden oder, noch eher, im Diskurs ihrer wirtschaftlichen und politischen Eliten. Beobachtet man die Funktionsweise dieser Mittelstädte, erinnert sie in ihrer Gesamtheit vor allem an einen „Raum der Bewegungsflüsse“, charakteristisch für Metropolen und in Netzwerken organisierte Gesellschaften, anzufinden sogar in unseren Postkartenlandschaften – ich denke da an Bulle und das Greyerzerland oder Schwyz und die Mythen.

All dies lässt uns also mit einer metropolitenen, urbanen, post-regionalen Landschaft zurück, die wir konzeptuell neu erfassen müssen. Auf oberster, globaler Ebene hat die Metropole die Ebene

der Städte mit nationaler und internationaler Bedeutung ersetzt. Auf der unteren Ebene gibt es auch heute noch die Peripherien und Dörfer ohne Zentralfunktion, auch wenn sie mittlerweile grundlegend anders funktionieren da sie weitgehend periurban geworden sind. Aber wie schaut es zwischen diesen beiden Extremen aus?

Dieser Bereich dazwischen ist von grosser Vielfalt geprägt. Die Suburbanisierung hat einen neuen Typus städtischer Siedlungen geschaffen: die Vorstädte. Auch wenn sie sich stadtmorphologisch und oft auch politisch von ihrem Zentrum unterscheiden, bilden sie eine Kontinuität mit der Stadt, stellen deren physische Verlängerung dar. Die Periurbanisierung hat den Einflussbereich der Stadt noch weiter ausgedehnt: auf Gebiete die zwar nicht in morphologischer, aber in funktionaler Hinsicht mit ihr verbunden sind: Pendelgebiete, die die dörflichen Funktionen total umgestaltet und den funktionalen Einflussbereich der Stadt – und später der Metropole – weit über die morphologische Grenze der Stadt und ihres suburbanen Gürtels hinaus ausgedehnt haben. Zudem löst die Metropolisierung tendenziell die verschachtelten Hierarchien „à la Christaller“ in einen Raum der Ströme und Netzwerke auf. Dadurch verlieren viele Orte ihre zentrale Funktion, insbesondere auf den mittleren Stufen dieser Hierarchie: Die Ebene der Metropolen verstärkte sich dabei vor allem auf Kosten der Zentralität der „Mittelstädte“ und der kleinen Zentren.

### **Eine quantitative Betrachtungsweise**

All dies hatte grossen Einfluss auf die Rolle und Funktion der Art von Städten, um die es in diesem Buch geht, insbesondere in einem so dicht besiedelten und metropolisierten Land wie der Schweiz. Viele von ihnen wurden zunächst in Agglomerationen und später in Metropolregionen eingegliedert. Parallel dazu wurden viele Gemeinden in suburbanen und periurbanen Gürteln ihrerseits zu „Städten“, dies oft lediglich aufgrund ihrer Grösse. Und so stiess ich in diesem, sich während meiner gesamten beruflichen und akademischen Laufbahn ständig im Wandel befindlichen konzeptionellen

Rahmen auf die Frage der Definition von „Mittelstädten“. innerhalb dieser verschiedenen Raumtypologien<sup>8</sup>.

Aus Sicht der quantitativen Geografie braucht es für die Erstellung einer räumlichen Typologie eine ganze Reihe von statistischen Kriterien, mit welchen räumliche Einheiten charakterisiert und dann durch die Kombination dieser verschiedenen Indikatoren klassifiziert werden: Eine gewisse Kategorie von Gemeinden oder Orten zeichnet sich somit durch ein abgrenzbares Profil in Bezug auf alle zur Verfügung stehenden Kriterien aus. Eine sinnvolle Typologie zeichnet sich durch Einfachheit aus: Sie sollte für die Klassifizierung möglichst wenige Kriterien verwenden. Dazu gehören morphologische Kriterien wie der Anteil des bebauten Gebiets, die Dichte oder die Art der Gebäude, strukturelle Kriterien wie die Wohn- und Beschäftigungsstruktur, die Haushaltstypen, das Einkommensniveau, aber auch funktionale Merkmale wie die Anzahl der Pendlerinnen und Pendler und ihre Verkehrsmittel oder die Migrationsdynamik.

Mit den Typologien, an denen ich all die Jahre gearbeitet habe, sollten Gemeinden oder Ortschaften in synthetische Ortstypen eingeteilt werden, wobei ein Ansatz verfolgt wurde, der insbesondere der Dichotomie zwischen Zentrum und Peripherie Rechnung trug. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der ursprüngliche Zweck einer solchen Typologie darin bestand, Städte von Dörfern zu unterscheiden und grosse Städte von mittelgrossen sowie von lokalen Zentren. Das Grundkonzept war stark von Christallers Ideen geprägt, doch die Realität der Stadt- und Metropolgeografie des 21. Jahrhunderts machte die Angelegenheit anspruchsvoller. Dies wurde darüber hinaus dadurch erschwert, dass die räumliche Gliederung nach Postorten als Grundlage dient. Diese räumliche Definition teilt die grössten Städte des Landes in mehrere Orte, von denen sich einige als äusserst spezifisch erweisen und nur in diesem Kontext existieren, wie Hyperzentren, aber auch grosse Wohnquartiere.

<sup>8</sup> Zum Beispiel diejenigen, die man bei Schuler *et al.*, 2005, oder bei Schuler, Dessemontet *et al.*, 2006, findet.

An dieser Stelle möchte ich auf mein Ausgangsthema zurückkommen. Es zeigte sich, dass mithilfe statistischer als auch algorithmischer Klassifizierungsmethoden zwar relativ mühelos grosse Zentren, Dörfer und Tourismuszentren – also Orte mit hohem Spezifikationsgrad – ausfindig gemacht werden können, dass diese Methoden aber weitgehend versagen, wenn es darum geht, „Mittelstädte“ von anderen Ortstypen zu unterscheiden, insbesondere von gemischten Stadtquartieren in grossen Städten oder grossen Vorstadtgemeinden in Agglomerationen. Hinsichtlich ihrer Struktur, Dichte, ihres Aussehens und sogar ihrer Bevölkerung war es nicht möglich, Yverdon-les-Bains von Renens (VD) oder Carouge (GE) zu unterscheiden, oder Ittigen (BE) beziehungsweise Schlieren (ZH) von einem städtischen Wohnquartier wie jenem an den Avenues de Morges, d'Échallens und de France in Lausanne (Postleitzahl 1004) oder dem Kreis 5 in Zürich.

Hier haben wir zwar ein gutes Beispiel für das Phänomen der Auflösung räumlicher Hierarchien und der Homogenisierung von Gebieten, es steht jedoch im Gegensatz zu unseren diesbezüglichen Wahrnehmungen: Obwohl eine mittelgrosse Stadt statistisch gesehen nicht so einfach von einer Vorstadtgemeinde oder einem dicht besiedelten Wohngebiet unterschieden werden kann, sind die entsprechenden Realitäten die mit diesen drei Begriffen gemeint sind, in unserer Wahrnehmung durchaus sehr unterschiedlich. In der vorangegangenen Darstellung wurde für die „Mittelstadt“ eine sehr qualitative Definition nur angedeutet. Diese soll nachfolgend präzisiert werden.

### **Wie erkennt man eine „Mittelstadt“?**

In der Folge umfasst meine Vorstellung einer „Mittelstadt“ also weder die grossen suburbanen Agglomerationsgemeinden wie Renens, Carouge, Ittigen oder Schlieren, noch die umfassenden internen Wohnquartiere der grossen Zentren, wie es 1004 Lausanne (Maupas-Valency), Eaux-Vives in Genf und der Kreis 5 in Zürich sind. Ich bin mir nicht einmal sicher, ob ich Nebenzentren von Metropolregionen wie Nyon, Morges, Liestal oder Uster, die

keine Agglomeration um sich herum aufbauen, sondern sich stattdessen in die Agglomerationen ihrer „Mutterstädte“ (hier: Genf, Lausanne, Basel und Zürich) einfügen, hier mit einbeziehen will. In meiner Vorstellung ist die „Mittelstadt“ immer nur als zentrale Einheit zu verstehen: entweder isoliert oder als Zentrum einer eigenen Agglomeration. In beiden Fällen unterscheidet sie sich relativ stark von ihrer Umgebung, auf jeden Fall stärker als ein weitgehend in die Metropole integriertes Nebenzentrum. Allerdings neigt sie aufgrund dieser Tatsache dazu, gemeinsame Merkmale mit kleineren Zentren zu teilen. Es gibt hinsichtlich der Eigenschaften eine gewisse Kontinuität zwischen grossem Zentrum, „Mittelstadt“ und kleiner Stadt: Auf ihrer jeweiligen Ebene verfügen sie alle über eine Zentralität, die weder in grossen suburbanen Gemeinden in den Agglomerationen noch in Wohnquartieren der Grossstädte aufzufinden ist. In diesem Sinne lässt sich Yverdon-les-Bains also eher mit Lausanne, Biel und Freiburg auf der einen Seite und mit Payerne und Orbe auf der anderen Seite des Spektrums vergleichen als mit Renens, Carouge, Morges oder Nyon.

Der nächste Teil dieses Beitrags wird sich daher mit folgender Frage beschäftigen: Wie kommt es, dass sich eine „Mittelstadt“, wie ich sie gerade buchstäblich qualitativ definiert habe, nicht stärker von eindeutig andersartigen Räumen unterscheidet? Und wie kann man sie dennoch unterscheiden, d.h., wie kann man eine solche „Mittelstadt“ eindeutig definieren?

Das Hauptmerkmal einer „Mittelstadt“ scheint statistisch gesehen durchschnittlich, in der Mitte, im Zentrum der Verteilungskurve, zwischen den Extremen zu sein. Es scheint offensichtlich, dass die Extreme statistisch gesehen einfach zu bestimmen sind: die städtischen Hyperzentren durch ihre Dichte und die Randgebiete durch ihre Leere. Dazwischen werden Unterscheidungen wesentlich schwieriger. „Mittelstädte“ sind als statistische Objekte nicht einfach von anderen Ortstypen zu unterscheiden, die man aber intrinsisch eindeutig anders wahrnimmt.

Deshalb war es bei der Erstellung von Raumtypologien ursprünglich sehr schwierig, eine typische „Mittelstadt“ wie Yverdon-les-Bains von einer typisch suburbanen Ortschaft wie



Renens im Westen von Lausanne zu unterscheiden. Aus empirischer Sicht ist ihre Struktur unterschiedlich: Yverdon-les-Bains umfasst das gesamte morphologische Spektrum einer mittelgrossen Stadt – ein Kerngebiet mit durchgehender Bebauung, eine Abfolge von Villengebieten – je neuer, umso weniger dicht –, Wohnblockquartiere aus den 1930er-Jahren bis herauf in die Gegenwart, sowie Arbeitszonen. Renens erscheint viel homogener, besteht vorwiegend aus Wohnquartieren mittlerer Dichte und Arbeitszonen, aber die Gesamtdichte des Ortes ist ähnlich. Dasselbe gilt für die Arbeitsplatzdichte und das Verhältnis zwischen Arbeitsplätzen und Bevölkerung: Die „Mittelstadt“ ist traditionell „autark“. Sie weist historisch gesehen genauso viele Arbeitsplätze wie Erwerbstätige auf, während man von einem Ort wie Renens erwarten würde, dass er deutlich stärker wohnorientiert ist. Es stellte sich jedoch heraus, dass in den dicht besiedelten Wohngebieten der Agglomerationen oft viel mehr Arbeitsplätze vorhanden sind, als ihre Bezeichnung als Wohngebiet vermuten liesse. In vielen Fällen kommen sie sogar an die Kennzahlen von „Mittelstädten“ heran. Dies gilt umso mehr, als die mittelgrossen Städte im Zuge der Metropolisierung häufig etwas von ihrer wirtschaftlichen Stärke einbüssten und die Anzahl der Arbeitsplätze zumindest vorübergehend deutlich sank.

Zahlreiche weitere Beispiele dieser Art lassen sich finden. Auch bestimmte Mobilitätsstrukturen sind oft so ähnlich, dass die beiden Gebiete sich nicht mehr unterscheiden lassen. Dasselbe gilt für die Sozialstrukturen: Sie sind quasi identisch zwischen „Mittelstädten“ – insbesondere, wenn diese eher bescheiden sind, was oftmals der Fall ist, wenn sie nicht Teil einer Metropole sind und somit die Rolle eines regionalen Zentrums einnehmen – und grossen suburbanen Gemeinden.

Wir haben also eine bestimmte Vorstellung von der „Mittelstadt“ und stellen fest, dass es keine eindeutige Methode gibt, um sie von anderen Ortstypen hinsichtlich ihrer Struktur, Morphologie, Merkmalen ihrer Bevölkerung oder Arbeitsplätze zu unterscheiden. Wir mussten noch einen Schritt weiter gehen, um im Schweizer Kontext eine Ortschaft eindeutig als „Mittelstadt“ zu differenzieren.

Trotz dieser Schwierigkeiten, war es uns immer wichtig, Unterschiede in der direkten Erfahrung auch auf statistische, methodologische und numerische Weise unterscheidbar zu machen. Diese Absicht bildete die Grundlage für Forschungen, die unter anderem darauf abzielten, Orte detaillierter zu charakterisieren und einen „automatischen“ Weg zu finden, um insbesondere „Mittelstädte“ auf einen Blick von ihren statistischen Pendanten unterscheidbar zu machen.

### **Ein zentraler Ort**

Das erste Merkmal, das wir einer „Mittelstadt“ wie wir sie verstehen zuschreiben können, ist, dass sie sich deutlich von den benachbarten Orten unterscheidet, insbesondere hinsichtlich ihrer Dichte: In ihrer unmittelbaren Umgebung stellt sie einen Spitzenwert bezüglich ihrer Dichte dar, sowohl hinsichtlich ihrer Bodennutzung, ihrer Bevölkerungszahl und an Arbeitsplätzen. Eine „Mittelstadt“ kann also dadurch definiert werden, dass sie von Orten mit einer geringeren Dichte als sie selbst umgeben ist, also von Peripherie. Ein eventueller Vorort hat jedenfalls eine geringere Dichte. Im Fall von Yverdon-les-Bains ragt die zusammenhängend bebaute Zone zwar in mehrere Richtungen über den zentralen Ort hinaus, doch die Stadt deckt fast 90% der Bevölkerung und der Arbeitsplätze der so entstandenen morphologischen Agglomeration ab. Allgemein decken suburbane Ortschaften oder Wohnquartiere in grossen Städten nur selten mehr als 10%, oft deutlich weniger, der Bevölkerung der Zentralität ab, in die sie integriert sind. Es handelt sich hier um einen fundamentalen Indikator, der eine klare Zentralität in „Mittelstädten“ zu erkennen ermöglicht, die in suburbanen Orten oder Stadtquartieren nicht gegeben ist.

Man muss jedoch beachten, dass diese Unterscheidung mit zunehmender Bevölkerungszahl problematisch wird: Was für Yverdon-les-Bains gilt, nämlich, dass sich hier der Grossteil der urbanen Eigenschaften seiner Agglomeration konzentriert, gilt für grössere „Mittelstädte“ wie z.B. Neuenburg, Freiburg oder Biel bereits in geringerer Masse. In diesen drei Fällen sinkt der Anteil

der Stadt an der Agglomeration deutlich unter den für Yverdon-les-Bains genannten Anteil von 90%. Stattdessen befinden wir uns eher im Bereich einer Verteilung von 50% zwischen Zentrum und Gürtel.

Damit nähern wir uns dem Übergang von der „Mittelstadt“ – dominierendes Zentrum einer kleinen Agglomeration, falls sie eine solche aufweist – zur grossen Stadt, dem regionalen Zentrum, das von einem beachtlichen Vorstadtgürtel umgeben ist und dessen Agglomeration daher deutlich grösser ist: Die Agglomerationen von Biel, Neuenburg oder Freiburg sind mehr als doppelt so gross wie die von Yverdon-les-Bains, und die Hälfte ihrer Bevölkerung lebt in den Agglomerationsgürteln und nicht in deren Stadtzentren oder -quartieren. Wenn man in der Liste noch eine Stufe weiter nach oben geht, zu Luzern, St. Gallen, Winterthur oder Lugano, gelangt man zu den grossen Zentren, sowohl hinsichtlich der zentralen Dichte als auch der Breite der Agglomerationsgürtel. Statistisch gesehen scheint der Übergang also bei Zentrumsstädten mit einer Bevölkerungsgrösse von 50 000 und mehr zu liegen, was in der Schweiz übrigens suburbane Orte ausschliesst, die alle weniger als 40 000 Einwohnerinnen und Einwohner haben.

Umgekehrt nähert sich die „Mittelstadt“ kleineren lokalen Zentren an, die dazu neigen, die gleichen Strukturen zu reproduzieren, wenn auch in bescheidenerer Form: eine zentral höhere Dichte inmitten ländlicher Umgebung, deren wesentliche Elementen der Zentralität sich innerhalb des zentralen Ortes befinden, der oft isoliert daliegt, ohne jeglichen Agglomerationsgürtel.

## Ein vielfältiger Ort

Wir haben bereits erwähnt, dass sich „Mittelstädte“ im Hinblick auf die Durchschnittszahlen nur schwer von suburbanen Orten und manchen Stadtteilen unterscheiden lassen. So ist die durchschnittliche Bevölkerungsdichte in Yverdon-les-Bains und Renens ähnlich. Man beachte jedoch, dass diese Zahlen für Renens auf einem relativ homogenen Gebiet basieren: Es gibt in dieser Ortschaft kein übermässig dicht besiedeltes Stadtzentrum, relativ wenige Villenviertel oder sonstige Bebauung mit geringer Dichte, da der Grossteil des

bebauten Gebiets aus Wohnquartieren besteht, mit mehrheitlich mittelgrossen, baulich getrennten Mietshäusern und einigen grossen Wohnkomplexen. In Yverdon-les-Bains verbirgt sich hinter demselben Durchschnittswert eine viel umfassendere und vielfältigere Stadtstruktur: ein Hyperzentrum mit alter und durchgehender Bausubstanz, umgeben von Wohngürteln, die denen von Renens ähneln, hier jedoch um grosse, weniger dicht besiedelte Villenviertel ergänzt werden. Zwar ist die durchschnittliche Dichte in beiden Fällen vergleichbar, doch basiert sie nicht auf derselben Struktur: Die „Mittelstadt“ ist vielfältiger und umfassender, und man findet in ihr alle morphologischen Komponenten, die eine Stadt ausmachen – von der dichtesten bis hin zur am wenigsten dicht besiedelten. Vorstädte oder Stadtquartiere sind in der Regel wesentlich homogener als „Mittelstädte“. Die urbane Vielfalt ist dort nicht im gleichen Ausmass gegeben.

Diese Vielfalt der „Mittelstadt“ spiegelt sich auch in ihren Wirtschaftsstrukturen wider. Natürlich sind Schweizer „Mittelstädte“ in die globale Wirtschaft eingebunden und einige von ihnen sind, zumindest historisch betrachtet, stark spezialisiert: Man denke hier nur an die Uhrenmetropole in den Neuenburger Bergen. „Mittelstädte“ haben jedoch neben ihrem Beitrag zur allgemeinen Wirtschaft oft noch andere Funktionen: Sie sind häufig regionale Zentren und damit ein Marktplatz innerhalb ihrer Region, und verfügen auch über eine ausreichende Grösse und Zentralität dafür. Daraus resultiert häufig eine starke Vielfalt an wirtschaftlichen Funktionen: Als Ort des lokalen und regionalen Marktes ist ihre Handelsstruktur im Allgemeinen gut entwickelt und diversifiziert. Der Widerstandsfähigkeit der kleinen Geschäfte ist in Zentren mit einer gewissen Grösse, wie Yverdon-les-Bains, eindeutig stärker ausgeprägt als in kleineren. Die „Mittelstadt“ ist somit eher ein sicheres Auffangbecken für das Handelsgewerbe als die lokalen Zentren. Aufgrund ihrer Grösse und Zentralität bieten „Mittelstädte“ zudem sehr oft öffentliche Dienstleistungen von regionaler Bedeutung. Die wichtigsten Arbeitgeber in Yverdon-les-Bains sind das Spitalzentrum und die Ingenieurschule, Schulen der zweiten Sekundarschule und eine Berufsschule sowie

zahlreiche Zweigstellen der kantonalen Verwaltung. Dazu kommen die Dienstleistungsangebote eines regionalen Zentrums, z.B. Arztpraxen, Anwaltskanzleien, Architektur- und Ingenieurbüros. All dies schafft ungeachtet der Ausprägung der wirtschaftlichen Spezialisierung ein breit gefächertes Wirtschaftsgefüge, zumindest was die lokalen und regionalen Funktionen anbelangt. Hier haben wir aber auch einen wichtigen Unterschied zu suburbanen Gemeinden und städtischen Quartieren, die in der Regel über eine weniger vielfältige, weniger umfassende und, sofern vorhanden, eindeutig stärker lokal ausgerichtete Wirtschaft verfügen.

### **Fazit: Die „Mittelstadt“ – ein Ort, der sich selbst genügt**

Nach unserer Definition unterscheidet sich die „Mittelstadt“ von oberflächenmässig ähnlichen Einheiten durch das Doppelmerkmal der Zentralität und der Vollständigkeit ihres Stadtgefüges und seiner Vielfalt. Bei näherer Betrachtung stellt man fest, dass beide Merkmale eng miteinander verbunden sind.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine „Mittelstadt“ die Eigenschaft hat, allumfassend zu sein und sich selbst zu genügen, während Stadtteile als auch grosse Vorstädte in erster Linie Teil eines grösseren Ganzen sind, das über sie hinausgeht. Daher der grundlegende Unterschied: Während ein Vorort oder ein Stadtteil nur Teil eines Ganzen ist und daher nur einen Bereich des urbanen Netzwerks, zu dem er gehört, in dieses Ganze einbringen kann, stellt die „Mittelstadt“ dieses Ganze ganz allein dar. Sie muss also in der Lage sein, sich selbst zu genügen. Während städtische oder vorstädtische Quartiere eine Spezialisierung aufweisen, muss eine „Mittelstadt“ Vielfältigkeit bieten können. Sie muss in der Lage sein, alles zu sein und zu tun.

Die Vorstellung eines vollständigen und autarken Zentrums, das man gemeinhin der „Mittelstadt“ zuschreibt, sollte sich logischerweise in einem ausgeglichenen Verhältnis zwischen Erwerbstätigen und Arbeitsplätzen widerspiegeln. Dies ist bei uns mit der „Mittelstadt“ eindeutig der Fall. Im Gegensatz dazu

kann die wirtschaftliche oder wohnungsbezogene Spezialisierung der verschiedenen Einheiten, aus denen sich grosse Städte und Agglomerationen zusammensetzen, dazu führen, dass diese stark in eine bestimmte Richtung tendieren und somit Stadtteile aufweisen, die ausgeprägt wohnungsbezogen sind, während andere eher beschäftigungsorientiert sind. Im Allgemeinen beherbergen „Mittelstädte“ tendenziell mehr Arbeitsplätze als ansässige Erwerbstätige. Ihr Pendlersaldo ist daher meist leicht positiv.

Bei den Pendlerstrukturen stellen wir zudem fest, dass selbst in einem so metropolisierten und globalisierten Kontext wie der Schweiz die „Mittelstädte“ sich durch eine relativ starke lokale Einbindung ihrer Arbeitskräfte auszeichnen: Yverdon-les-Bains gelingt es sogar, fast die Hälfte von ihnen vor Ort zu halten. Diese Zahl mag niedrig erscheinen, ist es aber nicht in einem nationalen Kontext, in dem fast drei Viertel der Erwerbsbevölkerung nicht an ihrem Wohnort arbeiten. Zum Vergleich: In Renens liegt dieser Wert bei knapp 15% und im städtischen Quartier Maupas-Valency in Lausanne bei unter 10%. Ein sehr hoher Anteil der erwerbstätigen Bevölkerung dieser beiden Orte verlässt diesen also für die Erwerbstätigkeit. Trotz der Metropolisierung und der Verallgemeinerung einer Gesellschaft die durch Bewegungsflüsse und Netzwerke gekennzeichnet ist, bleibt also noch etwas von der Autarkie übrig, die „Mittelstädte“ im Laufe ihrer Geschichte innehatten.

Das Verhältnis zwischen den Erwerbstätigen, die zum Arbeiten im Wohnort bleiben, und der Gesamtzahl der ansässigen Arbeitskräfte scheint ein Indikator für die eigene Zentralität zu sein, der für die Analyse im Kontext von Metropolen besonders interessant erscheint. Er bietet grundsätzlich die Möglichkeit, die Fähigkeit eines Ortes zu bestimmen, eine Zentralität für die eigenen Einwohnerinnen und Einwohner darzustellen, was letztendlich das Merkmal einer Stadt ausmacht, unabhängig von ihrer Grösse. In einer metropolisierten Welt wie der unseren ist es die Fähigkeit, eine gewisse Zentralität, Vollständigkeit und Vielfalt zu bewahren, die „vollständige“ Stadteinheiten, ungeachtet ihrer Grösse, von solchen unterscheidet, die nur Teile eines grösseren Ganzen sind.

## Referenzen

- Christaller, W. (1933). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. Iéna: Gustav Fischer.
- Schuler, M., Dessemontet P. und Joye D. (2005). *Les niveaux géographiques de la Suisse*. Neuenburg: Bundesamt für Statistik.
- Schuler, M., Dessemontet P., Jemelin C., Jarne A., Pache N., Haug W. (2006). *Atlas des räumlichen Wandels der Schweiz*. Zürich: NZZ Libro.





# Eine Dekonzentration der grossen Städte? Das Beispiel von Mendrisio

Gian Paolo Torricelli<sup>9</sup>

## Die kleine Stadt aus zwei Blickwinkeln

Die vorliegende Analyse hatte ursprünglich zum Ziel, einige Hypothesen zu den räumlichen Auswirkungen von COVID-19 zu diskutieren, insbesondere die Veränderungen des demografischen Gleichgewichts zwischen grossen und kleinen Schweizer Städten. Im vorliegenden Kapitel habe ich versucht, diese Problematik anhand einer dieser „kleinen Städte“ neu aufzurollen. Man beachte, dass dieser Text von zwei Leseebenen durchzogen ist: derjenigen des schweizerischen (und sogar europäischen) Städtensystems und derjenigen von Mendrisio, einer sich im Umbruch befindenden „Kleinstadt“ im Südtessin.

Mendrisio war 16 Jahre lang, bis Dezember 2022, dem Zeitpunkt meiner offiziellen Pensionierung, mein Arbeitsort. Ich muss aber gestehen, dass meine Kenntnisse über diese Stadt unvollständig waren (und es auch heute noch sind). Ich wuchs in den 1960er-Jahren in Lugano auf. Für ein Kind aus Lugano war Mendrisio Schauplatz beeindruckender Osterprozessionen und vor allem der Sitz des kantonalen neuropsychiatrischen Spitals (heute kantonale psychiatrische Klinik). Um uns zu erschrecken, sagten die Eltern manchmal: „Pass auf, wenn du so weitermachst, bringen wir dich dorthin.“ Mit der Zeit lernte ich noch viele weitere Aspekte der Stadt zu schätzen: Zum Beispiel wird auf dem Weinberg ein hervorragender Wein

<sup>9</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

produziert, man spricht hier eher einen offenen, singenden Dialekt und die Stadt ist eine Hochburg der Tessiner Gastronomie. Wie „alle Cantine“, ein Hügel über der Stadt, wo man in mehreren dieser „*Grotti*“, die in Wirklichkeit in den Berg gegrabene Keller sind und über eine Terrasse für die warme Jahreszeit verfügen, traditionelle Gerichte und Weine gustieren kann.

Mendrisio ist nicht nur die Tessiner Gemeinde mit der grössten Weinbaufläche des Kantons. Da die Stadt vor allem im Rhythmus ihrer Grenze zu Italien lebt, zieht sie auch die meisten Grenzgängerinnen und Grenzgänger an. Die meisten von ihnen pendeln täglich ins Industriegebiet in der San Martino-Ebene (mit rund 500 Betrieben und 9000 Arbeitsplätzen eine der grössten Industriezonen im Tessin). Die Stadt lebt auch von ihren Beziehungen zu Lugano (wo viele Pendlerinnen und Pendler arbeiten) und von ihrer Rivalität mit Chiasso (der anderen „Kleinstadt“ in der Region). Seit einigen Jahren zieht Mendrisio dank der 1997 eröffneten Architekturakademie der Universität der italienischen Schweiz (USI) zudem Architektinnen und Architekten sowie Raumplanende aus der ganzen Welt an. Hier war ich ab 2007 als Forscher und Lehrer tätig, unter anderem als Leiter eines neuen Forschungslabors zur Beobachtung der territorialen und städtischen Entwicklung<sup>10</sup>. Darüber hinaus spezialisierte sich die Stadt in jüngster Zeit noch stärker auf die Architektur und Raumplanungswissenschaften: Im Frühjahr 2022 bezog die Abteilung für Architektur, Design und Erdwissenschaften der SUPSI (Fachhochschule der italienischen Schweiz) einen neuen Campus direkt hinter dem Bahnhof.

Auch das Image von Mendrisio erfuhr eine Erneuerung: Gestern war es das einer konservativen Stadt, deren Stadträtinnen und Stadträte wenig Interesse am kulturellen und akademischen Leben zu haben schienen. Heute haben sich die Mehrheiten verschoben und die Stadt ist kulturellen Innovationen gegenüber offener. So zögert der neue Bürgermeister nicht, sich in der Pause auf der Terrasse der Osteria Vignetta, die als Mensa dient, unter die

<sup>10</sup> OST, Osservatorio dello sviluppo territoriale. Siehe: [www.arc.usi.ch/ost](http://www.arc.usi.ch/ost) (abgerufen am 25.08.2023).

Studierenden zu mischen. Sie liegt direkt gegenüber dem Palazzo Turconi und neben der Villa Argentina, den Gebäuden, in denen die Akademie für Architektur untergebracht ist. Das Kulturzentrum und die Kantonsbibliothek La Filanda, die aus der Umwandlung einer zentrumsnahen Industriebrache (einer ehemaligen Spinnerei) entstanden sind, tragen zudem wesentlich zum neuen Stadtbild bei<sup>11</sup>. Im Frühjahr 2020 musste Mendrisio jedoch, wie alle Städte des Landes, seinen Transformationsprozess verlangsamen und sich dem neuen, von der COVID-19-Pandemie vorgegebenen Tempo anpassen. Und obwohl es scheint, dass diese unerwartete Episode im Frühjahr 2022 bereits Geschichte ist, fand ich es interessant, die aktuelle Dynamik der kleinen Städte durch einen Wechsel des Massstabs zu analysieren.

## **Die Pandemie und die Schweizer Kleinstädte: ein relevantes Thema?**

Die COVID-19-Pandemie löste weltweit grosse wirtschaftliche und räumliche Veränderungen aus und hatte einen tiefgreifenden Einfluss auf die Dynamik von Städten. Der Staat liess seine Muskeln spielen, um der Bevölkerung während des Lockdowns zu helfen, sowie auch den geschlossenen Unternehmen oder den zu Hause gebliebenen Arbeitskräften. Zudem verzeichneten Plattformdienste, d.h. Unternehmen, die Online-Dienste anbieten und Waren nach Hause liefern, ein spektakuläres Wachstum. Dazu kamen Veränderungen in den Unternehmen, wie z.B. der breite Einsatz von Telearbeit. All dies führte zu einem Umdenken bei den Wohnpräferenzen von Familien und Einzelpersonen und dämmte das Bevölkerungswachstum in den Grossstädten.

Inwiefern kann man in der Schweiz von einer neuen Phase der „Dekonzentration der Metropolen“ sprechen, wie dies auch in den 1980er- und 1990er-Jahren der Fall war? Sollte sich diese Annahme (auch nur teilweise) bestätigen, muss man sich der Frage stellen, inwieweit ein Bevölkerungszuwachs eine mögliche Zukunft für

<sup>11</sup> Siehe: <https://lafilanda.ch> (abgerufen am 25.08.2023).

kleine und mittlere Zentren darstellen kann, für jene „Kleinstädte“ also, die im vergangenen Jahrzehnt in der Regel stagnierten, manchmal sogar schrumpften, aber bestenfalls ein weitaus geringeres Bevölkerungswachstum aufwiesen als die grossen Zentren? Dazu muss man zuallererst die Frage beantworten, wie eine „Kleinstadt“ überhaupt unterschieden werden kann.

### **Was versteht man unter einer Kleinstadt?**

Simone Garlandini spricht in ihrer Doktorarbeit zum öffentlichen Raum in Kleinstädten (Garlandini, 2014) einige der in der sozialwissenschaftlichen Literatur verwendeten Eigenheiten dieses Begriffs an. Erstens tragen sie oft das Image von Städten mit Kulturerbe (oder historischen Städten), denn in Europa (und oft auch in Nordamerika) findet man in den meisten von ihnen Türme, Schlösser, Kirchen, Festungen und renovierte, fussgängerfreundliche, nur teilweise zugängliche Bereiche, die das Kernstück oder „die gute Seite“ des öffentlichen Raums einer Kleinstadt darstellen. Eine Kleinstadt unterscheidet sich somit von den Metropolen dadurch, dass „es eine konkrete Beziehung zwischen den Räumen und den Menschen, die in ihnen leben, gibt“ (siehe auch Canestrari und Longobardi, 1986; Périgois, 2006). Mendrisio begann in den 1980er-Jahren damit, sein historisches Zentrum (den alten, höher gelegenen Ortskern) aufzuwerten. Das Areal ist heute grösstenteils renoviert und zur Fussgängerzone geworden. Diese Patrimonialisierung des alten Ortskerns bietet eine hochwertige Kulisse für die festlichen Anlässe der Stadt (Osterprozessionen, Winzerfest, Gastro-Wochen usw.), während er im Alltag meist wenig frequentiert wird, da sich der Hauptteil der Geschäfte im unteren Teil der Stadt und in den Einkaufszentren der San Martino-Ebene befindet.

Wie in den meisten Städten mit „normalem“ Erbe, die zunächst klein scheinen, sind die wichtigsten, von den Behörden geförderten Eigenschaften Authentizität, starke gemeinschaftliche Bindungen und ein aktives zivilgesellschaftliches Engagement. Sie präsentieren die Stadt als eine Art Idealstadt, die auf der Ehrlichkeit und dem „gesunden Menschenverstand“ ihrer von den Behörden

wertgeschätzten Einwohnerinnen und Einwohner beruht. Gemäss Ladner (2002) unterscheiden sich kleine Städte von den grösseren durch die Nähe ihrer Institutionen und eine stärkere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger (im Vergleich zu Metropolräumen). Er analysierte dazu den Zusammenhang zwischen der Grösse der Gemeinde und der Lebendigkeit der direkten Demokratie in der Schweiz. Die Ergebnisse seiner Forschung auf diesem Gebiet, die jedoch bereits zwanzig Jahre alt sind, scheinen eindeutig zu sein:

„(a) Der Einfluss von Einzelpersonen auf das Wahl- oder Abstimmungsergebnis ist in kleinen Wahlkreisen grösser, da sie eher starke Anreize zur Teilnahme bieten; (b) Die Identifikation mit kommunalen Angelegenheiten ist in kleinen Gemeinden stärker ausgeprägt, was eine höhere Wahlbeteiligung zur Folge hat; (c) Die soziale Kontrolle ist in kleinen Gemeinden stärker. Politische Beteiligung wird in kleineren Gemeinden eher als soziale Pflicht angesehen, was sich in höheren Beteiligungsquoten widerspiegelt“ (Ladner, 2002, S. 826; eigene Übersetzung).

Diese Beobachtungen mögen trivial erscheinen, doch tatsächlich weist Mendrisio generell eine hohe Wahlbeteiligung auf. Bei den letzten kantonalen Wahlen (April 2023) lag sie bei 59% im Vergleich zu den durchschnittlichen 56%.

Das Leben in der „Kleinstadt“ wird oft positiv als eine gute Alternative zum Leben in der Metropole dargestellt, obwohl dieses Bild nicht frei von Widersprüchen ist. Da sich alle kennen, ist die Anonymität dort manchmal nicht gewährleistet, was sich auf die Lebendigkeit<sup>12</sup> des öffentlichen Raums auswirkt. Letzterer tendiert dazu, vorhersehbar, wenig differenziert und übermässig genormt zu sein, dies umso mehr, wenn er das Ergebnis eines Prozesses der Patrimonialisierung und Umnutzung von architektonischen Ensembles ist, die zu öffentlichen, für alle zugänglichen Bereichen geworden sind (Garlandini, 2014, S. 35-37). Diese „Aktualisierung“ des öffentlichen Raums betrifft heute zunehmend die periurbanen Ortschaften am Rande kleiner Zentren, z.B. im

<sup>12</sup> In Anlehnung an Levy *et al.*, 2012.

Kanton Tessin (siehe Buob *et al.*, 2022). Es ist daher nicht erstaunlich, dass die „Kleinstadt“ als Forschungsobjekt wieder auf Interesse in der Urbanistik, der Architektur, der Soziologie und der Geografie stösst<sup>13</sup>.

## Zentrum versus Peripherie und Digitalisierung: 1990–2020

Während der 1990er-Jahre verloren die meisten grossen Schweizer Zentren an Bevölkerung: Von 1992 bis 2000, -9500 Einwohnerinnen und Einwohner in Basel, -7580 in Bern, -7330 in Zürich, -2700 in Lausanne usw. (BFS, 2022), während die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner in mittelgrossen Zentren und in den Vororten zunahm. Die Zeit bedeutete in der Schweiz wie auch anderswo das Ende der Ära des Fordismus, in den Städten wurden Industrieflächen aufgegeben und viele lokale Dienstleistungen wurden von grossen Einkaufszentren übernommen, die oft in der Nähe von Autobahnanschlüssen in den Randgebieten der grossen Agglomerationen angesiedelt waren. Zu dieser Zeit setzte in Mendrisio die Umgestaltung der San Martino-Ebene ein, einer ehemaligen, in einer Talsohle am Rande der Stadt gelegenen Landwirtschaftsfläche, die durch seinen Anschluss an die Autobahn eine exzellente Erreichbarkeit bot. Nach und nach siedelten sich Industrie- und Gewerbebetriebe an, bis das Gebiet in den 2000er-Jahren zu einer der wichtigsten Gewerbebezonen des Tessins wurde. Ebenfalls in den 1990er-Jahren wurde auf Betreiben von Aurelio Galfetti und Mario Botta die Architekturakademie der Universität der italienischen Schweiz (USI) gegründet, die in Gebäuden der Gemeinde untergebracht wurde. Mendrisio gewann dadurch aufgrund des Arbeitsangebots und der tiefen Steuern zunehmend an Attraktivität. Zwischen den Jahren 1990 und 2010 war das Bevölkerungswachstum positiv (über 0,5% jährliche Veränderung zwischen 1990 und 2000, wenn man das Gemeindegebiet von 2012,

<sup>13</sup> Siehe z.B. den Hochschul Campus Kleinstadt Forschung der Brandenburgischen Technischen Universität in Cottbus, Ostdeutschland: <https://www.hochschul-campus-kleinstadtforschung.de/#projekt> (abgerufen am 25.08.2023).

nach der Fusion, betrachtet), während die Stadt Zürich im Vergleich dazu jährlich etwa 0,05% ihrer Bevölkerung verlor.

Ab Anfang der 2000er-Jahre veränderte sich die Situation allerdings: Die Bevölkerung der grossen urbanen Zentren schrumpfte nicht mehr, diese wurden wieder attraktiv, wobei Industriebrachen nicht selten zu Wohnquartieren wurden (z.B. gewann Zürich zwischen 2000 und 2010 33 700 Einwohnerinnen und Einwohner hinzu, Genf 12 300). Im folgenden Jahrzehnt verstärkte sich dieser Trend zur Konzentration in Metropolen (Zürich: +48 600 Einwohnende zwischen 2010 und 2019; Genf: +16 600; Lausanne: +12 100; Basel: +5 700 usw.). Mendrisio, das 2012 mit acht umliegenden Gemeinden fusionierte, erstreckt sich nun über die Talsohle und die Dörfer an den Ausläufern des Monte Generoso (im Osten), des Monte San Giorgio nach Westen sowie nach Norden bis zum südlichen Ufer des Luganersees (durchschnittlich 15 000 Einwohnende in den 2010er-Jahren). Ab 2016 begann die Bevölkerungszahl jedoch zu stagnieren, während in Lugano (das ebenfalls einen Bevölkerungsrückgang verzeichnete) die Stadtteile, in denen sich die Universität befindet, einen demografischen Aufschwung erlebten.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass selbst in Norditalien die Bedeutung von Mailand im Vergleich zu vor 25 oder 30 Jahren, als sich die Bevölkerung und die Aktivitäten in die Städte des Hinterlandes verlagerten, zugenommen hat (Torricelli, 1994). In den 2000er- und erst recht in den 2010er-Jahren kam es zu einer Umkehrung der Rollen: Mailand wurde zum demografisch attraktivsten Gebiet (+134 000 Einwohnende zwischen 2012 und 2019<sup>14</sup>), im Gegensatz zu den Provinzen und Städten im Hinterland (einschliesslich des städtischen Tessins), die demografisch weniger dynamisch waren und teilweise einen Abwärtstrend aufwiesen (Torricelli, 2014; Torricelli und Garlandini, 2017; Torricelli und Vallenari, 2021).

Die fortschreitende Digitalisierung und Dematerialisierung von Beziehungen und Aktivitäten<sup>15</sup> wurde im letzten Jahrzehnt

<sup>14</sup> Quelle: Nationales Institut für Statistik (ISTAT).

<sup>15</sup> Von den sozialen Netzwerken bis zu Bezahldiensten, die Einführung elektronischer Behördendienste und vor allem die Entwicklung des Online-Handels.

in der Schweiz (wie auch in Norditalien) durch eine zunehmende Konzentration von Bevölkerung und Wohlstand in den grossen Städten (und ihrem unmittelbaren Umland) begleitet.

Ab Februar 2020 setzte jedoch eine jähe Trendwende ein: Nach den ersten Infektionswellen und der Einführung von Regeln der „sozialen Distanzierung“ wurden grosse Städte und stark frequentierte Orte unattraktiver, ja sogar abstossend, während die Dematerialisierung, darunter der Online-Handel oder die Telearbeit, eine noch nie dagewesene Beschleunigung erfuhren. In zahlreichen ländlichen Gebieten Europas war daher ein zunehmendes Interesse von Familien und jungen Menschen an Dörfern und Weilern weitab der Zentren zu beobachten, auf Kosten der Stadtquartiere von grossen städtischen Agglomerationen. Das räumliche Gleichgewicht begann sich ab der zweiten Hälfte des Jahres 2020 zu verschieben. In Frankreich zum Beispiel sprach man von einer Stadtfucht aus den Metropolen in die Vororte und kleinen und mittelgrossen Städte, die offenbar zu den beliebtesten Orten für Familien und junge Menschen wurden (siehe Bouba-Olga, 2022).

## **Die Auswirkungen der Pandemie auf die Wohnsituation**

Auch in der Schweiz beeinflusste die Pandemie den Lebensstil der Familien. Der Immobilienmarktbericht 2021 der Credit Suisse<sup>16</sup> stellte eine steigende Nachfrage nach Immobilien in Vorstädten fest:

„Dank vermehrter Arbeit von zu Hause aus fallen auch peripherere Lagen mit tieferen Immobilienpreisen zunehmend in den Perimeter möglicher Wohnorte. Solange Wohneigentum an zentralen Lagen knapp und teuer bleibt, wird dies dazu führen, dass sich die Nachfrage nach Wohneigentum teilweise von den Zentren in diese peripheren, noch vergleichsweise günstigen Regionen verschiebt. Erst durch diese Erweiterung des potenziellen Wohnperimeters rückt zudem für gewisse Mieterhaushalte der Traum vom Eigenheim wieder in Reichweite.“ (S. 10)

<sup>16</sup> Siehe Credit Suisse (2021).



Im gleichen Bericht wird auch die wachsende Nachfrage nach Ferienhäusern erwähnt. Flexible Arbeitsverhältnisse erhöhen das Interesse am Besitz eines Zweitwohnsitzes: „Reiseeinschränkungen über die Landesgrenzen hinweg, wie sie im letzten Jahr wiederholt erlassen wurden, verstärken dabei die Präferenz für eine Ferienwohnung in der Schweiz.“ (*ebd.*). Anfang 2022 veröffentlichte die Eidgenössische Kommission für Wohnungswesen (EKW) Informationen, die in die gleiche Richtung wiesen (EKW, 2022). Aufgrund von Lockdowns und Telearbeit führte die Pandemie zu einem erheblichen Anstieg der zu Hause verbrachten Zeit, was sich in einer verstärkten Suche nach grösseren Wohnungen mit privaten Aussenbereichen (Gärten, Balkone) und die Wahl von Wohnorten in vorstädtischen Gebieten und Kleinstädten niederschlug. Gleichzeitig stieg die Nachfrage nach Eigenheimen und Zweitwohnsitzen. Diese steigende Nachfrage trug zweifellos zu einem weiteren Anstieg der Preise für Wohnimmobilien bei, wie das BFS für 2021 erläuterte.

## **Pandemie und Demografie: Grosse Zentren und kleine Städte**

Die Pandemie hat die seit etwa zehn Jahren laufenden Prozesse der Digitalisierung und Dematerialisierung von Aktivitäten beschleunigt und gleichzeitig die räumliche Konzentration der Bevölkerung in den grossen Städten deutlich verlangsamt - zugunsten von Agglomerationsgemeinden sowie kleinen und mittelgrossen Städten. Schaut man sich die Bevölkerungszahlen der Gemeinden seit 2015 (STATPOP des BFS) an, fallen einige Veränderungen auf<sup>17</sup>.

In den „Grosszentren“ gemäss der Typologie des ARE, war zwischen 2015 und 2019 ein allgemeiner Trend des Bevölkerungswachstums zu beobachten, der sich 2020-2021 verlangsamte oder ganz zum Stillstand kam. Die Stadt Zürich

<sup>17</sup> Dazu verwendete ich die Gemeindetypologie des ARE (Bundesamt für Raumentwicklung) mit 9 Kategorien aus dem Jahr 2012. Siehe <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/querschnittsthemen/raeumliche-analysen/raeumliche-gliederungen/raeumliche-typologien.assetdetail.2543283.html> (abgerufen am 25.08.2023).

beispielsweise wies zwischen Ende 2015 und Ende 2019 ein durchschnittliches Wachstum von 5 815 Personen pro Jahr auf, während es zwischen Anfang 2020 und Ende 2021 „nur“ 1 488 Personen pro Jahr waren, was 75% unter dem bisherigen Trend lag. In Bern und Genf war der Rückgang noch offensichtlicher (von durchschnittlich 759 Personen/Jahr vor der Pandemie auf etwa -300 Personen/Jahr, in Genf von 1 470 auf -270 Personen/Jahr im Zeitraum 2020-2021). Man kann hier auch die Stadt Biel erwähnen, die ebenfalls einen Wachstumsstopp erlebte, und zwar von 350 Personen/Jahr zwischen 2015 und 2019 auf -230 im Durchschnitt zwischen 2020 und 2021. Bei den grossen Zentren scheint Lausanne die einzige Ausnahme gewesen zu sein. Dort ging der Anstieg in den Jahren 2020-2021 nur um 36% (von 945 auf 606 Personen/Jahr) zurück. Bemerkenswert ist auch, dass die „Nebenzentren der grossen Zentren“ im Jahr 2020 mit einigen Ausnahmen<sup>18</sup> einen Rückgang ihres Bevölkerungswachstums verzeichneten, während die metropolitanen Gürtel im Gegensatz dazu ein Wachstum aufwiesen (insgesamt +10% im Jahr 2020, bezogen auf den Jahresdurchschnitt 2015-2019).

In vielen Städten mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern (mittelgrosse Zentren wie Mendrisio), speziell in jenen ausserhalb der Metropolregionen, waren gegenläufige Trends zu beobachten: Schaffhausen (+112% Anstieg in 2020-2021 im Vergleich zum Durchschnitt von 2015-2019), Chur (+325%), aber auch u. a. Uster, Einsiedeln, Kreuzlingen, Zug, Buchs (SG), Brugg, Interlaken, Rapperswil-Jona, Zofingen, Rorschach, Lachen, Amriswil, Bulle, Aigle, Martigny, Brig, Visp oder Sitten wiesen in den Jahren 2020-2021 ein deutliches Bevölkerungswachstum auf, das fast überall über dem Durchschnitt von 2015-2019 lag. Auch einige Tessiner Zentren erholten sich langsam: Bellinzona stieg von 0,48% durchschnittlicher jährlicher Zunahme zwischen 2015 und 2019 auf 0,58% zwischen 2020 und 2021 und Locarno von -0,3% auf 0,95% im selben Zeitraum, während Mendrisio von -0,11%

<sup>18</sup> Schlieren, Bülach, Liestal, Wallisellen, Dübendorf, Lancy, Küsnacht (SZ), Morges, Ebikon erlebten 2020-2021 ein stärkeres Bevölkerungswachstum als zwischen 2015 und 2019.

auf -0,08% stagnierte und Chiasso weiterhin Bevölkerung verlor, von -1,3% zwischen 2015 und 2019 auf -2% in den Jahren 2020-2021. Zu den mittelgrossen Zentren, die ebenfalls ein geringeres Wachstum als im Durchschnitt der Jahre 2015-2019 verzeichneten gehören Stans, Yverdon-les-Bains, aber auch Neuenburg, La Chaux-de-Fonds und Le Locle, die 2020-2021 ebenso wie in den Vorjahren einen leichten Bevölkerungsrückgang aufwiesen. Betrachtet man die „Vororte der Mittelzentren“, so war im Jahr 2020 dennoch eine Zunahme ihrer Bevölkerung um 10% zu beobachten (analog zu den „Vororten der Grosszentren“), was den Verlust der jeweils zentralen Gemeinde zuweilen auszugleichen vermochte. Und schliesslich fiel auf, dass „Agrarische Gemeinden“ und „Touristische Gemeinden“ 2020-2021 generell ein höheres Wachstum aufwiesen als im Jahresdurchschnitt 2015-2019.

Obwohl es sich um „schwache Signale“ handelt, deuten sie auf eine Dekonzentration der in der Schweiz lebenden Bevölkerung hin. Dies lässt zwei Betrachtungsansätze zu, einerseits auf der Ebene des Schweizer Städtetetzes und andererseits auf der Ebene kleiner und mittlerer Städte:

Auf der Ebene des Städtetetzes verdeutlichen die Zahlen, dass die Auswirkungen der Pandemie einem teilweisen Stillstand des Bevölkerungswachstums in den grossen Städten entsprachen, während die meisten der kleinen und mittelgrossen Städte einen stärkeren Anstieg als in der Vergangenheit verzeichneten. Die Hypothese einer Phase der metropolitanen Dekonzentration aufgrund der COVID-19-Pandemie kann daher nicht ganz ausgeschlossen werden. Wahrscheinlich handelt es sich dabei um eine vorübergehende Phase, die nur einige Jahre andauern wird. Danach dürfte die metropolitane Konzentration (sofern es zu keinen neuen Pandemien oder Auswirkungen aufgrund anderer Ereignisse, wie z.B. einer Fortsetzung des Krieges in der Ukraine, kommt) wieder zunehmen.

Bei kleinen und mittelgrossen Zentren (wie Mendrisio) und in peripheren Regionen besteht die Möglichkeit, diese vielleicht vorübergehende Wachstumsphase durch koordinierte und gezielte Massnahmen zu lenken (oder zu verstärken).

## Welche Chancen für Kleinstädte?

Fast scheint es so, als ginge eine Art Zeitfenster für die Entwicklung kleiner und mittelgrosser Städte auf. Dies ist jedoch nicht überall der Fall, denn wie wir gesehen haben, betraf der demografische Aufschwung von 2020-2021 bei weitem nicht alle Städte. Bei vielen Städten mit weniger als 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die ausserhalb oder am Rande der Metropolregionen angesiedelt sind, hat jedoch sehr wohl ein Anstieg stattgefunden. Werden die Bevölkerung und die verschiedenen sogenannten produktiven Aktivitäten in kleinen und mittelgrossen Städten demnach zunehmen? Wird Mendrisio einer dieser Orte sein? Dies wird stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängen. Die Daten legen nahe, dass Zentren und städtische Agglomerationen die auf Tourismus und Gastgewerbe ausgerichtet sind und über eine gute Bahn- und Autobahnanbindung verfügen, am attraktivsten sind für den *metropolitanen Exodus* (der Begriff ist eindeutig übertrieben). Dies wären Grundvoraussetzungen, aber keine Garantie, dass junge, gut ausgebildete Menschen oder Familien angezogen werden.

Einige Kantone wie beispielsweise Neuenburg verfolgen dieses Ziel. So wurde nach einer Konsultation eine Ansiedlungspolitik lanciert, die auf zehn Massnahmen basiert, von der Imageförderung bis zur Verbesserung des Empfangs, von der Partnerschaft mit Unternehmen bis zur Förderung des Zugangs zu Wohneigentum (Staatsrat des Kantons Neuenburg, 2021). Auch der Kanton Graubünden schlug diesen Weg ein: Die Regierung veröffentlichte in ihrem Jahresprogramm 2022 verschiedene Massnahmen, um den Kanton für junge Menschen und Familien attraktiver zu machen, darunter mehr Betreuungsmöglichkeiten für Kleinkinder und die Verbesserung des Wohnungsangebots oder des öffentlichen Verkehrs.

In vielen Regionen, von den Alpen bis zum Jura, hätten die Städte und Dörfer in periurbanen Zonen und teils auch in den Bergen durch die Umsetzung von Massnahmen und politischer Koordination ideale Voraussetzungen, um auf die Nachfrage z.B. nach grösseren Wohnungen mit grossen Freiflächen, nach Freizeitzone oder nach

Räumlichkeiten für Coworking und Telearbeit zu reagieren. Dennoch wären diese ohne Arbeitsplätze, öffentliche Verkehrsmittel, Schul- und Vorschuldienste sowie Niederlassungserleichterungen (z.B. Zugang zum Wohneigentum) unzureichend. Um junge Menschen und damit potenzielle Arbeitskräfte sowie Familien anzuziehen, deren Mitglieder später eine Ausbildung absolvieren, bedarf es daher einer koordinierten Strategie, die gleichzeitig die Sozialpolitik, die Schule, die Wirtschaft, die Institutionen und die Raumordnung und -planung berücksichtigt. Dies gelingt kleinen Städten in der Regel nicht ohne die aktive (und finanzielle) Unterstützung ihres Kantons. Sollte man daher Massnahmen auf Bundesebene in Betracht ziehen, die allen „kleinen Städten“ in der Schweiz die gleichen Möglichkeiten bieten würden?

Welche Hypothesen lassen sich zusammenfassend für Mendrisio formulieren? Die Stadt erlebte keinen demografischen Aufschwung und 2020-2021 stagnierte die Bevölkerungszahl. Man mag sich fragen, warum die Architekturakademie nicht denselben Effekt wie der USI-Campus in Lugano hatte und nicht zur Ansiedlung junger, gut ausgebildeter Menschen führte. Möglicherweise führt die Nähe des Bahnhofs zum neuen SUPSI-Campus dazu, dass Lehrkräfte oder Technikfachleute, die dort arbeiten, sich nicht dauerhaft in Mendrisio niederlassen. Warum?

Anders als die vielen kleinen Städte, die in jüngster Zeit einen plötzlichen Bevölkerungszuwachs verzeichneten und in der Regel ausserhalb oder am Rande von Metropolregionen liegen, befindet sich Mendrisio im Zentrum eines Städtedreiecks zwischen den Agglomerationen Lugano, Varese und Como, d.h. es liegt im Herzen des nördlichen Teils der grossen Metropolregion Mailand und bekommt deren ökologische Folgen zu spüren. So sind beispielsweise im Winter die Stickoxid- und Feinstaubwerte besonders hoch, was auf Familien abschreckend wirkt. Mendrisio liegt auch in der Nähe (fast zu nah) zu grösseren Städten und wäre in der Lage, eine breitere Vielfalt zu bieten. Es ist daher denkbar, dass sich die Stadt als Anziehungspunkt für Arbeitsplätze und Aktivitäten im Bereich der Bildung und Forschung weiterentwickeln wird. Trotz des

attraktiven Steuersatzes und der Verfügbarkeit von Wohnraum<sup>19</sup> wird sie in den nächsten Jahren jedoch vermutlich nicht besonders viele neue Einwohnerinnen und Einwohner anziehen.

## Referenzen

- Bouba-Olga O. (2022). Assiste-t-on à un „exode urbain” au profit des villes moyennes et des territoires ruraux ?, *Le Monde*, „Débats”, 8. Januar.
- Bundesamt für Statistik – BFS (2022). Bevölkerung. Bevölkerungsentwicklung und natürliche Bevölkerungsbewegung im Jahr 2021: Provisorische Ergebnisse. 89 400 Geburten im Jahr 2021, so viele wie seit 1972 nicht mehr, Pressemitteilung, 4. April.
- Buob, G., Torricelli, G. P., Ponzio, S. und Vallenari, L. (2022). Peri-urban settlement’s public spaces: a tool for their investigation. A case study in southern Switzerland, *Italian Journal of Planning Practice*, 12(1), S. 20-42.
- Canestrari M. und Longobardi G. (Hrsg.) (1986). *Lo spazio pubblico nelle piccole città*. Rom: Officina Edizioni.
- Credit Suisse (2021). Schweizer Immobilienmarkt 2021 – Home Sweet Home: <https://www.credit-suisse.com/ch/de/privatkunden/hypothek/schweizer-immobilienmarkt-aktuelle-fakten.html> (abgerufen am 25.08.2023).
- Eidgenössische Kommission für Wohnungswesen – EKW (2022). Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Wohnen: Beobachtungen der EKW. Bern: <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-86729.html> (abgerufen am 25.08.2023).
- Garlandini S. (2014). *Small city public space*, These Nr. 6263. Lausanne: EPFL, 272 S.
- ISTAT, Demo – Demographie in Zahlen, Vgl: <http://demo.istat.it/> (abgerufen am 25.08.2023).
- Ladner A. (2002). Size and direct democracy at the local level: the case of Switzerland, *Environment and Planning C: Politics and Space*, 20(6), S. 813-828.
- Lévy J., Mauron V., Ruzika Rossier M. und Torricelli G. P. (2012). Theses on urban/public space, in: Acebillo J., Lévy J. und Schmid C. (Hrsg.), *Globalization of urbanity*, research project CUS (Conference of Swiss Universities) *Urban System and Urban Models*. Mendrisio: Accademia di architettura, Università della Svizzera italiana, S. 108-111.
- Périsois S. (2006). Patrimoine et construction d’urbanité dans les petites villes. Les stratégies identitaires de la requalification urbaine des centres-villes en Isère, Doktorarbeit. Universität Grenoble I, Joseph Fourier (heute Grenoble-Alpes).
- Staatsrat des Kantons Neuenburg (2021). Kantonale Strategie zur Förderung der Domizilierung, Neuenburg, 6. Mai, 24 S.: <https://www.ne.ch/autorites/CE/grands-projets/domiciliation/Pages/accueil.aspx> (abgerufen am 25.08.2023).
- Torricelli G. P. (1994). Sur la comparaison des systèmes de villes : la distribution des fonctions urbaines entre Milan et Zurich, *L’Espace géographique*, 23(3), S. 231-249: <https://doi.org/10.3406/spgeo.1994.3310> (abgerufen am 25.08.2023).

<sup>19</sup> Im Jahr 2022 betrug die Leerstandsquote laut kantonalem Amt für Statistik *Ustat* mehr als 4%, im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt von 2,8%.

- Torricelli G. P. (2014). Settlement Patterns between Lombardy and Ticino Canton 1900-2010. A Comparison with the Support of the Thematic Map, *TERRITORIO*, 71, S. 26-34.
- Torricelli, G. P. und Garlandini, S. (2017). *La frontiera e le mappe. Evidenze demografiche e socioeconomiche tra Svizzera e Italia, 2010-14*. Quaderni OST-TI, I-2017, Bellinzone/Mendrisio: Dipartimento del territorio/Università della Svizzera italiana: <https://www.usi.ch/it/feeds/5162> (abgerufen am 25.08.2023).
- Torricelli G. P. und Vallenari L. (2021). *La Città Ticino nel contesto inter-metropolitano*, EXTRA DATI, Online-Beilage der Zeitschrift *Dati dell'Ufficio di statistica*, XXI (5).





# **Zweiter Teil**



# Reflexive Überlegungen

Bevor wir den Autorinnen und Autoren die Richtlinien für die Artikel dieses Buches vorlegten, haben wir, die Herausgeberschaft, uns selbst der Übung unterzogen. Als Einleitung zu diesem zweiten Teil schreiben wir deshalb über „unsere“ Städte und reflektieren über die Beziehung, die wir im Laufe der Jahre zu ihnen entwickelt haben.

## **In der Stadt (Freiburg) aufwachsen – Maxime Felder**

Ich verbrachte meine Kindheit und einen Teil meiner Jugend in Freiburg. Wenn man mir die Frage stellte, wo ich wohnte, antwortete ich immer, soweit ich mich erinnere, „in der Stadt“, was sich implizit auf Stadt Freiburg bezog und nicht auf eine der Agglomerationsgemeinden wie Villars-sur-Glâne, Givisiez oder Granges-Paccot. Dieser Eindruck, „in der Stadt zu leben“, der mir schon immer selbstverständlich erschien, hing aber nicht mit einer Gemeindegrenze, dem Status als Hauptort des gleichnamigen Kantons oder gar der Tatsache, dass man in einer bestimmten bebauten Umgebung lebte, zusammen. Worauf beruhte er dann?

Die Erfahrung der Zentralität erscheint mir dafür wesentlich. Selbst die Tatsache, dass Bern rund 30 Kilometer entfernt war, schien den Status Freiburgs als urbanes Zentrum seiner Region nicht zu beeinträchtigen. Auch wenn die Mädchen, als ich ein Teenager war, mit dem Zug nach Bern fuhren, um bei H&M einzukaufen. Doch einige Jahre später wurde diese „Ungerechtigkeit“ bereits behoben: Die Marke eröffnete eine Filiale in Freiburg, Starbucks und Burger King folgten kurz danach. Zudem stellte Bern für einen französischsprachigen Freiburger wie mich eine fremde Welt dar, deren Sprache ich nicht beherrschte. Meine Welt,

das war Freiburg und die umliegenden Dörfer, aus denen manche meiner Freundinnen und Freunde stammten. Während ich in der Grundschule nur mit „Stadtkindern“ zu tun hatte, begann ich nach dem Eintritt in die Sekundarschule mit Mitschülerinnen und Mitschülern aus Vorstadtgemeinden und umliegenden Dörfern zu verkehren. Möglicherweise hat sich durch den Kontakt mit ihnen diese Vorstellung vom „Leben in der Stadt“ entwickelt.

Die Lebensumstände als Stadtbewohner betrafen zuerst einmal die Organisation des Alltagslebens, geprägt von Zentralität und der Nähe zu einem dichten Angebot von Infrastrukturen, die auch den umliegenden Gemeinden dienten: Schulen, Eishalle, Schwimmbad oder Spital. Im Alltag bedeutete dies kürzere Fahrtzeiten und schon in frühem Alter eine gewisse Unabhängigkeit, da fast alles zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar war. Meine Freundinnen und Freunde, die in Dörfern wohnten, verbrachten hingegen viel Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln und mussten sich mit den eingeschränkten Wochenend- und Nachtfahrplänen arrangieren.

Des Weiteren galt Freiburg als „Stadt“, weil sie mit anderen Städten verglichen werden konnte, wenn auch weniger in demografischer als vielmehr in symbolischer Hinsicht. An erster Stelle ist hier der Stolz über einen Verein in der obersten Eishockeyliga zu nennen. Im Fussball spielte Freiburg nur in der dritten Liga, aber das Interesse am Hockey gab mir das Gefühl, als Freiburger „Teil der Landkarte“ zu sein. Freiburg spielte jahrzehntelang in der gleichen Liga wie Zürich und Bern, lange bevor Lausanne und Genf in den 2000er-Jahren schliesslich in die Eliteklasse aufstiegen. In einem Kanton, der manchmal als ländlich erachtet wird, tut es besonders gut, sich urban zu fühlen.

Allerdings ist alles eine Frage der Perspektive. Mit zunehmendem Alter – und sich damit ändernden Interessen – erschien mir Freiburg nach und nach immer weniger als Zentralität. Abgesehen vom Konzertlokal Fri-Son, dessen Programmierung Freiburg auf die Tournee-Route renommierter Bands setzte, war der Kantonshauptort für das Nachtleben nur spärlich ausgestattet. Es war nicht ungewöhnlich, dass junge Freiburgerinnen und Freiburger in Bulle ausgingen, dem zweitgrössten urbanen Zentrum

des Kantons, das damals zwar viel kleiner war als der Hauptort, aber dennoch eine richtige Disco hatte. Der Rockklub Bad Bonn, der inmitten der Felder in Richtung Düdingen liegt (sein Slogan drückt es ironisch aus: „*Where the hell is Bad Bonn?*“ (Wo zum Teufel ist Bad Bonn?)), zog ebenfalls Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner an. Weder Fan von Nachtclubs noch von Konzerten, war ich am ehesten in den städtischen Bars anzutreffen. Für alles andere musste man weite Strecken zurücklegen. Das Théâtre de l'Arbanel zum Beispiel war im kleinen Dorf Treyvaux gelegen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schlecht zu erreichen. Diese mangelnde Dynamik führte zu einer gewissen Dezentralisierung, von der kleinere Gemeinden in der Umgebung profitieren konnten. Seitdem hat sich einiges geändert, aber ich glaube, dass das Nachtleben immer noch ein guter Angriffspunkt ist, um Freiburg ihren Nimbus als Stadt streitig zu machen.

Alles in allem hat Freiburg für mich etwas von einer idealtypischen Schweizer Stadt: Sie weist eine Zentralität auf, die allerdings nicht ausreicht, um ihre Umgebung wirklich zu dominieren und zu provinzialisieren. Neben ihrer begrenzten Grösse und Strahlkraft ist sie auch durch die Nähe zu anderen urbanen Zentren eingeschränkt. Wie könnte Freiburg seinen Einfluss angesichts der rund 30 Kilometer entfernten Metropole Bern vergrössern? Ich glaube, die Schweiz liebt ihre kleinen, anspruchslosen Städte. Es geht nicht darum, sich für Zürich oder „noch schlimmer“ für Paris zu halten. Die ideale Schweizer Stadt ist deshalb bescheiden, sowohl hinsichtlich ihrer Grösse als auch ihrer Ambitionen. Freiburg entspricht dieser Definition ziemlich gut.

## **Rohrbach (Österreich) – die pragmatische Stadt – Renate Albrecher**

In dem kleinen Dorf<sup>20</sup>, in dem ich aufgewachsen bin, kennt jede.r jede.n. Jede erste Begegnung des Tages wird durch Grussworte markiert, meist, indem man die aktuelle Tageszeit ebenfalls

<sup>20</sup> In Oberösterreich, nahe Pfarrkirchen im Mühlkreis.

mitkommuniziert: „Gu' Moagn“, „Moizeit“, oder „Gua'n Ob'nd“. Die Anzahl der täglichen Begrüßungsworte im öffentlichen Raum ist hier im Vergleich zu sonstigen Worten überproportional hoch. Grüßen ist hier oft die einzige Kommunikation im öffentlichen Raum, denn man kennt sich und die Abläufe des Tages ja bestens.

In grösseren Dörfern steigt die Anzahl an Grussworten nicht mehr exponentiell im Verhältnis zu den Bewohnern, sondern relativierte sich durch mehr Gesprächsworte. Dennoch wird noch jede und jeder gegrüsst, sogar Unbekannte. Diese Grüsse folgen einem feinen System: Gleichgestellte werden mit „Griass-Di“, oder „Griass eng“ – je nach Anzahl – begrüsst, besonders Gleichen wird eben diese Einschätzung mit „Servas“ kundgetan, z. B. aufgrund des gleichen Alters. Zur Kontaktaufnahme mit Unbekannten oder Personen, deren soziale Stellung „höher“ erscheint, bezieht man sich auf die vermeintlich absolute Macht, die uns letztendlich alle miteinander verbindet, indem man zum Gruß „Grias Gott“ übergeht. Ein eventuelles Gespräch wird wiederum mit jenem Gruß beendet, welcher die – eventuell neu evaluierte – soziale Distanz sowie die Anzahl der Gesprächspartner bestätigt: „Pfiat Di“, „Pfiat eng“ oder „Pfiat Gott“.

Der öffentliche Raum war dadurch von Grussworten durchtränkt, was mir deswegen lange auch als seine Hauptfunktion erschien: die Kenntnisnahme und positive Bestätigung seiner Mitmenschen.

Doch welche Ernüchterung bat diesbezüglich die nächstgelegene Großstadt – Linz – wo der öffentliche Raum dieser vermeintlichen Hauptfunktion beraubt erscheint. Der Prozentsatz von Grussworten im verbalen Gemenge und in der akustischen Reizüberflutung war verschwindend. Diejenigen, die reflexartig grüßten, entlarvten sich gnadenlos als Landpomeranzen und bekamen diesen Status ungefragt durch mitleidige bis spöttische Blicke der „Stadtmenschen“ bestätigt. Also von jener Menschengruppe, für die wir Landbewohner hauptsächlich Mitleid empfanden, aufgrund deren Mangels an Platz, Natur und Freiheit.

Doch dann gab es noch Rohrbach, die Stadt die eigentlich keine Stadt war, doch pragmatisch als unsere Bezirkshauptstadt fungierte und ein humanistischeres Grussgefüge für mich repräsentierte.

Auch wenn sie, verglichen mit anderen Städten, eine Stadt der Mängel sein könnte, sogar eine verfehlte Stadt, oder eine Stadt ohne Magie. Denn Rohrbach wurde durch seine Lage zur Stadt, nicht durch seine Berufung oder regionale Hegemoniebestrebungen. Lange Zeit gab es kein Kulturzentrum, kein echtes Kulturprogramm, keine Museen oder Galerien, keine Konzert- oder Festsäle, keine Bars oder Freizeiteinrichtungen. Außer durch eine Disco, ein paar Cafés oder Gasthäuser hatte Rohrbach keinerlei kulturelle, sportliche oder symbolische Ausstrahlung.

Abgesehen von zwei post-obligatorischen Schulen ging die Zentralität dieser Stadt nicht über Dienstleistungen für eher unangenehme Lebenssituationen hinaus: Krankenhaus, Finanzamt und Führerscheineangelegenheiten. Eine der wenigen Freuden, die sie uns gestattete, war ihr Kiosk mit dem ersten Streetfood der Region, der „exotische“ Mahlzeiten wie „Berner Würstel“ oder „Bosner“ anbot.

Die Stadt Rohrbach war keine Traumstadt, sie hat sich nie in den Vordergrund gedrängt, sie prägte nicht die Identität der Region. Rohrbach scheint eine Stadt zu sein, die sich als bescheidener Servicepunkt versteht, ohne Dominanz und ohne die Gemeinden in der Umgebung zu provinzialisieren. Aber sie erfüllt ihre bescheidene Rolle gut und ist für jedermann „zugänglich“ geblieben: Eine Kleinstadt wie Rohrbach setzt ihre nicht-urbanen Besucher nicht demselben Stress aus wie Großstädte, die mit ihren polymetrischen Rhythmen eine erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Eine solch kleine Stadt wie Rohrbach bleibt allen intuitiv zugänglich, während Großstädte eine stark selektive Wahrnehmung und Ignoranz gegenüber anderen Menschen erfordern, aber auch eine Vielzahl anderer urbaner Verhaltenstechniken. Als ich später in Städten und Metropolen wie Linz, Graz, Lausanne, Aarhus, Wien, Brüssel oder New York lebte und arbeitete, wurde mir bewusst, wie steil die Lernkurve ist, bis man etwas unauffälliger mit der Masse gelernter und geübter Städter verschmelzen kann.

Es ist für mich ein wichtiges Zeichen für eine gesunde Geselligkeit von so kleinen Städten wie Rohrbach, dass deren öffentlicher Raum akustisch gesehen von einem Gleichgewicht zwischen Grussworten

und sonstigen Wort im Verhältnis zur Anzahl an anzutreffenden Menschen gezeichnet ist.

## **Le Lignon und Estavayer-le-Lac, zwei Städte, die eigentlich gar keine sind? – Vincent Kaufmann**

Ich habe einen Grossteil meiner Kindheit in zwei Städten verbracht, die gar keine Städte sind. Zuerst in Le Lignon, einer Wohnsiedlung, die nun für ihre Architektur gepriesen, aber damals wegen ihrer Form stark angegriffen wurde. Ich wohnte dort unter anderem im kleinen Hochhaus im 18. von 26 Stockwerken. Die andere Stadt war Estavayer-le-Lac, ein kleiner mittelalterlicher Ort, aus dem mein Vater stammte und in dem ich sehr viele Wochenenden und fast alle Ferien meiner Kindheit verbrachte – in einem Chalet auf einem Hügel mit Blick auf den Neuenburgersee.

Warum es sich bei diesen beiden Orten nicht um Städte handelt, hat unterschiedliche Gründe. Le Lignon ist nur ein Stadtteil der Gemeinde Vernier, einer grossen Vorstadtgemeinde im ersten Gürtel des Genfer Grossraums, die jedoch wie eine „Satellitenstadt“ aufgebaut ist. Estavayer sieht zwar wie eine mittelalterliche Stadt aus, die noch von einem Grossteil ihrer Befestigungsanlagen umgeben ist, hat aber deutlich weniger als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner und gilt daher statistisch nicht als Stadt.

Die Kontraste zwischen diesen beiden Beinahe-Städten haben mich geprägt und zwei Erinnerungen kommen mir wieder in den Sinn. Die erste Erinnerung ist meine älteste... Wenn ich im achtzehnten Stock des kleinen Turms in Lignon aus dem Fenster schaute, sah ich nur den Himmel – und den anderen, den grossen Turm mit seinen einunddreissig Stockwerken. Den Boden konnte ich nie sehen, weil ich damals noch zu klein war.

Die andere Erinnerung betrifft ebenfalls den grossen Turm von Lignon. Wenn ich ihn so vom Boden aus betrachtete, sagte mein Vater zu mir: „Siehst du, in diesem Turm leben genauso viele Menschen wie in der gesamten Altstadt von Estavayer-le-Lac“. Ich war verblüfft, und mein Interesse an Städten war erweckt – es war wirklich zu unglaublich für mich. Dazu muss man wissen, dass in Estavayer



jedes Haus anders aussieht, während in Le Lignon die Fassaden und die Wohnungen nach einer bestimmten Norm gestaltet sind. Man muss auch erwähnen, dass es in Estavayer mehr als fünfzehn Café-Restaurants innerhalb der Stadtmauern gab und immer noch gibt, während sich Le Lignon zu dieser Zeit mit einer Brasserie begnügen musste. Man kann den Vergleich mit den Geschäften, Kirchen und Festen fortsetzen. Alles ist genau gegensätzlich zwischen diesen beiden Gebieten, die je auf ihre eigene Weise peripher und gleichzeitig urban sind.

Diese Erinnerungen lehrten mich etwas, woran ich auch fünf- undvierzig Jahre später noch glaube: Ein Ort lässt sich nicht auf seine Funktionen und deren Verteilung reduzieren, sondern zeichnet sich durch sein Ambiente, eine feine und soziale Substanz sowie seine Vorstellungswelten, Riten und Legenden aus. Im Grunde genommen ist es der *Genius Loci*, die Atmosphäre eines Ortes, der Le Lignon von Estavayer unterscheidet.

Seit dieser mittlerweile weit zurückliegenden Kindheit hat mich das Leben in viele Städte geführt, angefangen mit Lausanne, einer Stadt, in der ich seit fast dreissig Jahren arbeite, ohne jemals dort gelebt zu haben. Pendeln ist in der Schweiz weit verbreitet und seine Ausmasse sind ein Spezifikum des Schweizer Städtesystems, eine Eigenheit, auf die sich übrigens ein Grossteil der Argumentation über die Metropolisierung der Schweiz stützt. Wenn ich jedoch darüber nachdenke, wird mir klar, dass der Grund, warum ich nicht nach Lausanne gezogen bin, nicht die Erreichbarkeit war, sondern dass mich soziale Bindungen und eine identitätsstiftende Verbundenheit in Genf halten. Der Reiz der hohen Dichte, die dazu führt, dass rund um die Uhr etwas los ist, der mit Menschen gefüllte öffentliche Raum, die Geräusche und der ständig pulsierende Rhythmus des Stadtlebens waren für mich schon immer eine Quelle der Inspiration.

Das Leben in Lancaster im Norden Englands zeigte mir die Spontaneität, die das Leben in einer Stadt mit 40 000 Einwohnerinnen und Einwohnern bietet, in der zufällige Begegnungen die Freude an der Improvisation wecken und die sozialen Beziehungen vervielfachen. In Paris stiess ich auf das pulsierende Leben am Place

des Eaux-Vives, das für mich eine Quelle der Kreativität war. Aber ich lernte auch das Gefühl des Eingesperrtseins kennen. Wir lebten dort mit unserem Erstgeborenen, der damals zwei Jahre alt war. Um etwas Ruhe zu finden, mussten wir die Stadt am Wochenende verlassen. Wenn man jedoch ohne Auto im 12. Pariser Stadtbezirk wohnt, ist es schwierig, der Stadt für nur einen Tag zu entfliehen. Ein solches Vorhaben erfordert genaue Planung und eine Zeitstrategie, um den Menschenmengen auszuweichen, denn alles ist übersättigt – Parks, Züge und Naherholungsgebiete.

Brüssel, Montreal und Shanghai vervollständigten später meine Erfahrungen als Stadtbewohner – Erfahrungen, die mich gelehrt haben, dass die Urbanität einer Stadt nicht von ihrer Grösse abhängt.

### **When you're growing up in a small town (like Lausanne) – Yves Pedrazzini**

*Das Album Songs for Drella, Hommage an Andy Warhol, das John Cale und Lou Reed 1990 nach dem Tod ihres Vordenkers herausgaben, fängt mit dem Song „Smalltown“ an, der wie folgt beginnt<sup>21</sup>*

*When you're growing up in a small town  
[...]  
You say, „No one famous ever came from here“  
When you're growing up in a small town  
And you're having a nervous breakdown  
And you think that you'll never escape it  
Yourself or the place that you live<sup>22</sup>:*

Die dahinterstehende Hypothese: Um berühmt zu werden oder um zumindest nicht mit einem Nervenzusammenbruch zu enden,

<sup>21</sup> Dies erinnert auch an das erste Album von Bruce Springsteen, obwohl es sich bei seiner „Small Town“ Newark um New Jersey handelt, eine Stadt mit fast 300 000 Einwohnenden...

<sup>22</sup> „Wenn Du in einer Kleinstadt aufwächst [...]; sagst Du: ‘Keiner von hier ist je berühmt geworden’; Wenn Du in einer Kleinstadt aufwächst und einen Nervenzusammenbruch bekommst, und Du denkst, dass Du ihr nie entkommen wirst, Dir selbst oder dem Ort, an dem Du lebst.“ (Eigene Übersetzung)

muss man so schnell wie möglich kleine Städte verlassen. Aber man muss auch zum Schluss kommen:

*There's only one good thing about a small town  
You know that you want to get out*<sup>23</sup>

Natürlich befinden wir uns hier im Städtesystem der Vereinigten Staaten von Amerika und die *Town* ist weit weg von der *City* und noch weiter weg von der *Metropole*.

Zu einem gewissen Zeitpunkt in meinem Leben, bin auch ich mit der Idee, auf meinem Gebiet – dem Fussball? – berühmt zu werden, aus der *damals* noch kleinen Stadt in der französischsprachigen Schweiz, in der ich geboren wurde, weggezogen: aus Lausanne (mitten im Stadtzentrum). Das war vor über sechzig Jahren. Zu dieser Zeit, die nun schon lange zurückliegt, war Lausanne allerdings schon keine kleine Stadt mehr, weder im schweizerischen noch im europäischen Vergleich, wenn man nicht allein ihre Einwohnerzahl – immerhin waren es damals rund 150 000 – berücksichtigt<sup>24</sup>. Von Urbanität sprach man damals noch nicht, das kam erst viel später, als man sich zu fragen begann, wofür der Name Lausanne eigentlich stehen könnte.

Doch unabhängig davon, ob Lausanne sich zu einer Grosstadt mausern würde oder nicht, ich zog Mitte der 80er-Jahre weg. Von da an hatte ich gut zwanzig Jahre lang die Gelegenheit, Abstecher in einige der grossen Metropolen des Asphaltplaneten zu machen, allen voran Caracas, die Hauptstadt Venezuelas. Als ich schliesslich nach Lausanne zurückkehrte, fand ich meine Heimatstadt, deren Ufer des Genfersees ich immer geliebt hatte, stark verkleinert vor (und ich meine dies nicht nur metaphorisch). Das gefiel mir gut, denn es hat natürlich einige Vorteile, an einem Ort zu wohnen, an dem man nicht gezwungen ist, das Auto oder die U-Bahn zu nehmen, um

<sup>23</sup> „An einer Kleinstadt ist nur eines gut, Du weisst, dass Du raus willst.“ (Eigene Übersetzung)

<sup>24</sup> Das ist ungefähr die Zahl, die man heute angibt, um den Unterschied zur „Agglomeration Lausanne“ zu verdeutlichen, die derzeit mehr als 400 000 Einwohnende hat, von denen der grösste Teil im Westen lebt, dem echten (wie Sam Shepard sagen würde) Renens, Chavannes, Bussigny ...

Brot zu kaufen, oder mehrere Stunden zu fahren, bevor man einen öffentlichen Raum findet, der diesen Namen auch verdient – nicht brachliegendes Land, nicht Parkplatz eines Einkaufszentrums, nicht Einkaufsmeile, nicht ein den lokalen Gangs überlassener Schiessplatz...

Doch mit der Zeit, in den 2000er-Jahren, kam ich zum Schluss – und ich zitiere hier Rem Koolhaas, der in einem der Aphorismen in seinem „Junkspace“ von Flughäfen spricht – dass es zwei Arten von Städten gibt, nämlich die zu grossen und die zu kleinen. Man musste also eine dritte Möglichkeit finden, eine dritte Stadt, die weder zu klein noch zu gross war, oder besser gesagt weder zu gross und klein, eine Stadt, die von der Grösse und Funktion her dazwischen lag und eine neue *unsichtbare Stadt* (Italo Calvino) war, die man wiederentdecken konnte. Eine Stadt, die es nicht gab und die man deshalb weder als zu gross oder zu klein finden kann. Da Lausanne nicht mehr zur Diskussion stand, weder als zu kleine und schon gar nicht als zu grosse Stadt, aber auch nicht mehr als zu mittelmässige, machte ich mich auf die Suche nach einer idealen Stadt, in der ich mich zwar in Gedanken, aber nicht wirklich niederlassen konnte. Sie durfte auch nicht als grösser als die zu grossen Städte wahrgenommen werden, eine „Megalopolis“, wie einige der Städte „des Südens“ genannt wurden. Allerdings waren mit dieser abschätzigen Bezeichnung Städte gemeint, die nicht nur zu gross waren, sondern auch noch den Anspruch hatten – ach, dieser Grössenwahn nicht-menschlicher Einheiten! – fast unendlich zu werden. Sie hatten nicht vor, ihre Ausbreitung einzudämmen oder ihr umfassendes Chaos zu regulieren. Nicht einmal ihre sozialen Spaltungen, ihre territorialen Ungleichheiten, ihre räumliche Zersplitterung und ihre Korruption gedachten sie zu verringern. Ich habe mich also für diese kleineren Städte interessiert, diese „Kaum-Städte“ oder „Fast-Städte“, die manchmal weniger bevölkert sind als eine Ecke in den Strassen von New York oder Barcelona, mit Städten, die trotz allem nicht mit Dörfern verwechselt werden können, die im nahen und fernen Ausland manchmal gleich gross oder sogar grösser sind, mit Städten im Hier und Jetzt.

So stieg ich die Hierarchie der Stadtsiedlungen noch weiter hinab, um nach einer Art Nullgrad der Schweizer Urbanität zu suchen, gebauten Elementen im Raum, trotz seiner *Hauchdünne* (um hier einen Begriff von Marcel Duchamp zu verwenden) eine Schale einer Stadt, die irgendwo zwischen echten Städten und authentischen Landschaften gefallen ist, die aber auch nicht als irgendeine vage Agglomerationslandschaft<sup>25</sup>, eine Vorstadt, ein Villenquartier oder eine Peripherie betrachtet werden kann. Und dort hielt ich mich auf. Ich fing mit Renens an. Aber mit der Zeit wurde Renens zuerst wie Prilly, das seinerseits wie Lausanne wurde, das wiederum unbedingt wie Lausanne bleiben wollte. Dann wurde Renens zu Lausanne oder umgekehrt, das spielte nun keine Rolle mehr. So kam es, dass ich etwas beschämt eine Gasse in Moudon, ein Baugrundstück in Payerne, einen Marktplatz in Monthey, eine verlassene Schaufensterfront in Le Locle oder einen Abflussdeckel in Marly lieben lernte. Ich machte Fotos davon, sammelte sie, verwendete sie aber nie für irgendetwas. Doch dies geschah mit Absicht. Es schien mir, dass es genau diese Stufe der Leiter war, die Henri Lefebvre „das unscheinbare Detail der Tage“ nannte. Genau diese Details, die zu schnell aus dem Alltag derer verschwinden, die für uns einfach „die Leute“ sind, weil wir nichts über sie wissen. Hier, ganz unten auf der Leiter, konnte ich all die anderen Orte wiederfinden, in welchen ich einzigartige Details einer zu grossen Stadt in Asien, Lateinamerika oder Afrika, Italien oder Spanien beobachten konnte: die Backsteinmauer einer Fabrik in Nordengland etwa, das spärliche Licht einer Strassenlaterne irgendwo in Kowloon, Hongkong oder ein gestohlener Gullydeckel in Sabana Grande, Caracas...

<sup>25</sup> Von Marcel Duchamp könnte man vielleicht auch das Konzept des „Ready-made“ verwenden, um es dann zu verdrehen: Die kleine Stadt wäre dann dieses Pissoir, das bereits vor seiner Anerkennung als Kunstobjekt existierte und dem nur noch fehlt, dass es mit einem Pseudonym „signiert“ wurde – Laus Angeles? – damit die letzten Industriebrachen zu kalifornischen Parkplätzen wurden...



# Arbon: Von vergessenen Städten zur Zwischenurbanität

Lineo Devicci



## Schlafen in der Röhre: doch nicht etwa in der Provinz?

*(Frühling 2012) Die Bettlaken sind freundlich farbig, etwas steif und riechen angenehm frisch. Die Nachttischlampe taucht das Zimmer in gedämpftes Licht. Von draussen klingen die letzten Töne der Bar hinüber, wo die Mitarbeitenden in Kürze Feierabend machen. Am nahen Ufer klatschen leise die Wellen an die steinerne Promenade. Über mir wölbt sich die runde Zimmerdecke. Es handelt sich dabei nicht um ein Kellergewölbe, sondern um die Betondecke der Traumröhre der „Wunderbar“ in Arbon – ein Hotelzimmer in einer Betonröhre mit etwas mehr als eineinhalb Metern Durchmesser. Bevor ich in diesem speziellen Hotelzimmer einschlafe, gehe ich nochmals meine Notizen durch. Morgen führe ich ein Interview mit dem Stadtpräsidenten. Es ist eines von sechs Interviews, die ich in Arbon für die Datenerhebung meiner Dissertation durchführen*

*werde. Ich möchte herausfinden, was die raumplanerischen Handlungsspielräume und Herausforderungen sind, wenn Orte in kurzer Zeit überdurchschnittlich viele Einwohnerinnen und Einwohner verloren und gleichzeitig urbane Brachflächen gewonnen haben. Denn der ökonomische Strukturwandel trifft nicht nur Zürich West, sondern auch Arbon.*

Übernachten in der Traumröhre, also in einem überdimensionierten Betonrohr mit passgenau eingefügtem, bequemem Bett, das klingt nach Neukölln in Berlin, Brooklyn in New York oder nach Les Confluences in Lyon. In diesen hip-urbanen Quartieren sind solch spezielle Übernachtungsmöglichkeiten denkbar, aber in Arbon? Kann eine Stadt in der Grösse Arbons denn hip und urban sein, oder anders gefragt: Kann ein Ort in der Grösse von Arbon denn überhaupt eine Stadt sein? Und wenn nicht, was macht Arbon sonst aus und wohin kann es sich weiterentwickeln? Diesen Fragen möchte ich in den nächsten Zeilen nachgehen.

Wenn ich mich selbst frage, was Stadt bedeutet, dann denke ich auch heute noch in den typischen Formen historisch gewachsener Städte. Konkret bedeutet das, dass ich mir dichte Ansammlungen von Häusern mit engen Gassen, sich öffnenden Plätzen und Prachtboulevards vorstelle. Auch dicht und städtisch geprägte Wohnquartiere gehören zur Vorstellung. Städte sind in meiner Idealvorstellung wirtschaftliche Zentren und Verkehrsknotenpunkte mit Märkten und Arbeitsplätzen, aber auch mit Bahnhöfen und U-Bahn-Betrieb. So denke ich an Paris, an Rom und an Wien, wenn mich jemand nach Städten fragt. Ich denke aber auch an mittelalterlich geprägte Marktflecken wie Eglisau oder Stein am Rhein. Woran ich nicht oder nur selten denke, sind Städte in der Grösse Arbons.

Doch nicht nur die gebaute Stadt drängt sich mir als analytische Schablone auf, wenn ich nach Städten gefragt werde. Auch das städtische Lebensgefühl – und damit der Begriff der Urbanität – macht eine Näherung an Städte möglich. „Stadtluft macht frei“, so hiess es im Mittelalter. Gemeint war, dass Leibeigene nach der Flucht in eine Stadt nach einer Frist von einem Jahr frei leben durften. Ebenfalls gemeint war die Wirtschafts- und Denkfreiheit. Man war



nicht von einem Lehnsherrn abhängig, sondern zahlte Steuern an eine nach mittelalterlichem Durchschnitt bereits sehr demokratisch organisierte Stadtregierung. Auch heute werden urbane Orte mit den Begriffen Freiheit, Demokratie, Innovationskraft oder Toleranz in Verbindung gebracht – ich denke da an die Citizen Card für irreguläre Einwanderinnen und Einwanderer, die allgemeine Toleranz gegenüber Subkulturen oder alternativen Lebensstilen, an neu gestaltete Bars in alten Fabrikhallen, versprayed Konzertlokale oder innovative Co-Working-Lokale.

Doch zurück zu Arbon und damit auch zu anderen Schweizer Städten in ähnlicher Grössenordnung. Sie alle sind in meiner Wahrnehmung zwar zu gross, um als Dorf oder historisch geprägter Marktflecken zu gelten, aber gleichzeitig zu klein, um sie als „richtige“ Stadt zu lesen. Ich bezeichnete Arbon auf den ersten Blick des universitären Schreibtischtäters weder als hip noch als urban. Die Übernachtung in der Traumröhre brachte dieses Bild aber zum ersten Mal etwas durcheinander.

Nach einer kurzen Recherche zu den aktuellen statistischen Zahlen wird mir klar, dass nicht nur die eigene Empfindung nach dieser Übernachtung der Stadt Arbon nicht gerecht wird. Auch die sozio-demographische Zusammensetzung ist grösseren Städten überraschend ähnlich. Im kantonalen Vergleich weist Arbon überdurchschnittlich viele Arbeitslose und eine überdurchschnittliche Sozialhilfequote aus. Weiter wohnen deutlich mehr erwerbstätige Einwohnerinnen und Einwohner als Kinder und Jugendliche in Arbon. Auch die dichte Bebauung mit historischem Stadtkern, die sich durch wenige Einfamilienhäuser und einer hohen Zahl an Mietverhältnissen auszeichnet, gleicht derjenigen der grossen Städte. Gleiches gilt für den kantonal höchsten finanziellen Zustupf im Rahmen des Finanzausgleichs. Kurz: Arbon ist eine typische schweizerische Stadt.

Die kleineren und mittelgrossen Städte unterscheiden sich in gewissen Punkten doch von den grösseren; So weist Arbon eine hohe Quote an Menschen im Rentenalter aus und es stehen viele Wohnungen leer. Auch sind Städte wie Arbon nicht unbedingt bekannt als Horte der Toleranz, Freiheit, Innovation und Integration.

Diesen „Alleinstellungsmerkmalen“ im Vergleich zu den grossen Städten möchte ich nachgehen, um alternative städtisch-urbane Lesarten zu finden, die dann Ansatzpunkte für neue Entwicklungspotentiale für die Zukünfte solcher Zwischenstädte sein können. Denn Arbon, Yverdon-les-Bains oder Langenthal sind nicht nur auf meiner Landkarte als Stadtforscher nicht präsent, sondern auch auf derjenigen von Touristinnen und Touristen oder von Menschen, die sich auf der Suche nach Wohnraum befinden. Und dies hat soziale und wirtschaftliche Konsequenzen: Junge Familien werden in den Vororten ansässig und die durchaus vorhandene lokale Tourismusindustrie stagniert.

### **„Blueschtfahrt“ nach Arbon, oder: wer fühlt sich hier wohl?**

*(Frühling 2013) Besteck klappert, das Stimmengewirr ist gross. Das Riz Casimir in den Tellern dampft und die Sonne scheint. Wirklich zum Essen komme ich nicht, zu häufig muss ich Unterstützung leisten, Servietten richten, Gläser mit Wasser und Wein nachfüllen, Fleisch schneiden. Ich sitze in meiner Funktion als Zivildienstleistender inmitten einer Gruppe von Seniorinnen und Senioren eines Stadtzürcher Alterszentrums in einer Beiz in Arbon. „Blueschtfahrt an den See nach Arbon“ hiess es im Titel des Ausflugsprogramms – frei übersetzt nach dem Berndeutschen Lexikon ein „Frühlingsausflug aufs Land zu den blühenden Obstbäumen“. Das Essen schmeckt, die Seniorinnen und Senioren sind zufrieden. Es fehlen zwei Dinge: einerseits das Land und die blühenden Obstbäume, fühlt sich die Terrasse des Restaurants doch recht urban an. Andererseits fehlt auch die direkte Aussicht auf den See, die im Tagesprogramm angekündigt wurde. So müssen wir den Seeblick nach dem Essen auf den Quaianlagen Arbons nachholen. Diese sind eine Herausforderung für den Zivildienstleistenden: Die schiere Grösse der wunderschönen Grünflächen und der weite Weg zum äussersten Punkt sind für Gehbehinderte ein Problem. Ich unterstütze so gut als möglich, wir schaffen es aber nicht, alle einzeln unterstützt ans Wasser zu begleiten. Der Weg hin und zurück ist schlicht zu lang.*

Für Ausflüge von Alterszentren ist die Quaianlage Arbons also nur bedingt geeignet – obwohl der Ausflug bei allen Beteiligten sehr gut ankam. Dennoch stellt sich mir die Frage, ob Arbon eine Stadt für Seniorinnen und Senioren ist. Die Zahlen zeigen es: Es wohnen viele Rentnerinnen und Rentner hier. An den eigenen Beobachtungen während dem Ausflug können weitere Argumente festgemacht werden, warum es sich hier für ältere Menschen gut leben lässt, auch wenn die Fusswege schwerer zu absolvieren und Treppensteigen mühsamer wird.

Im Zentrum sind nahe beisammen Cafés und Restaurants zu finden, der Bus hält praktisch um jede Ecke, Denner, Migros, ein Unverpackt-Laden sowie Bäckereien sind gut erreichbar. Es fehlt nicht an Möglichkeiten zum Spazieren, der See mit schönen Aussichtspunkten ist von den meisten Quartieren gut zu erreichen. Die Seeanlagen sind zwar weitläufig, aber flach und somit gut begehbar für Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuss sind. Will man ins grössere Theater, so ist das Stadttheater St.Gallen per Schnellbus in zwanzig Minuten zu erreichen. Auch sind zahlreiche neue Wohnbauten ersichtlich, die wahrscheinlich barrierefrei gebaut sind. Und zu guter Letzt ist die Stadt nicht zu gross. Ich bin überzeugt, dass man sich kennt – was auch für ältere Menschen ein wichtiger Faktor der Lebensqualität darstellt.

Nun stellen die älteren Menschen nur ein Teil der Bevölkerung dar – auch wenn dieser Teil wächst und in den nächsten Jahren noch stärker wachsen wird. Es stellt sich mir darum die Frage, ob die Stadt auch für jüngere Menschen und für Familien attraktiv ist. Das Verdikt aus meiner Aussenperspektive ist nicht nur positiv: Die Kleinräumigkeit und der Fakt, dass sich viele Menschen kennen, scheint mir für Jugendliche eher einengend, vielleicht sogar bedrückend. Viele Möglichkeiten, um auszugehen oder um sich kreativ zu betätigen, sind nicht vorhanden. Arbon wirkt eher wie ein Dorf mit Altstadt als die Stadt Zürich mit ihrem „Dörfli“.

Die Neubauten Arbons könnten attraktiv sein für eine junge, bezahlte, erwerbstätige Bevölkerung. Es stellt sich mir aber die Frage, ob sich junge Menschen die relativ hohen Mietzinse überhaupt leisten können. Oder anders gefragt: Wollen sie denn in

diesen Neubauten leben, wenn sie einerseits wirklich urban oder andererseits doch lieber im Grünen leben wollen? Dass Städte in der Grösse Arbons nicht die bevorzugten Lebensmittelpunkte für gut ausgebildete junge Menschen sind, ist bekannt. Die Zentren der schweizerischen Metropolräume sind dafür zu einfach erreichbar. Weiterführende (Hoch-)Schulen finden sich meist nur dort, spannende Subkulturen und eine gewisse Diversität und Internationalität sowieso. Braindrain ist für mittelgrosse Städte eine akute Herausforderung – vor allem dann, wenn diejenigen, die in die Region zurückkehren, meist die Umlandgemeinden als Wohnorte für die neu gegründete Familie anpeilen. Dort sind die Steuern tiefer, die Wege ins Grüne noch näher und Aussicht auf den See gibt es ebenfalls.

Wie beschrieben, wohnen im Vergleich zu den Nachbargemeinden weniger Kinder und Jugendliche – also weniger Familien – in Arbon. Über die Gründe kann ich nur mutmassen – liegt es am Wunsch, wenn an den Bodensee, dann wirklich aufs Land zu ziehen? Sind in der Stadt trotz hohem Leerstand zu wenige Familienwohnungen vorhanden? Fehlt das gute Betreuungsangebot für die Kinder? In meinem Bekanntenkreis in der Ostschweiz bleiben junge Familien entweder in St.Gallen wohnen oder ziehen ins Einfamilienhaus auf dem Land in eine Umlandgemeinde. Wegen der tieferen Bodenpreise können sich Durchschnittsfamilien in der Ostschweiz den Neuerwerb von Wohneigentum noch eher leisten. In der grössten Stadt der Region wohnen bleiben möchten vor allem diejenigen, bei denen beide Elternteile in grösseren Pensen arbeitstätig bleiben, denn nur hier ist dafür das Angebot an Kindertagesstätten und Horten gut genug. Städte wie Gossau, Rorschach, Flawil, oder eben Arbon kommen in den Überlegungen nicht vor.

Auf den Punkt gebracht muss ich mich also fragen: Wer will und soll denn künftig hier leben, ohne dass die Stadt zum wunderschönen Alterswohnsitz der Ostschweiz wird, wenn der negative Ruf aufgrund der hohen Sozialhilfequote dies nicht ebenfalls verhindert? Es klingt nach einer schwierigen Aufgabe, hier mehr Diversität zu erreichen.

## Zu klein, um gross zu denken, zu gross, um klein zu handeln?

*(Sommer 2021) Der Himmel über dem See ist wolkenverhangen, die Luft drückend feucht, heftige Gewitter bahnen sich an. Ich spaziere mit einem Arbeitskollegen durch ein Ensemble an ungenutzten ehemaligen Industriehallen. Neben dem Gehweg liegt eine Wasserfläche, aus der ein grüner, überdimensionierter Schraubenschlüssel ragt. Ein Betonneubau verspricht luxuriöses Wohnen mit Aussicht auf den See. Auf einer Werkhalle thronen Wohnungen, die wie aufgesetzte Container aussehen. Die Zugänge zu den Wohnungen erfolgt über aussenliegende, luftige und knallrot gestrichene Erschliessungskonstruktionen. Wir stehen mitten in den ehemaligen Saurer-Werkhallen in Arbon (Abb. 1). Ein Workshop mit Teilen des Stadtrats und der Stadtverwaltung stehen auf dem Programm. Die Stadt am Bodensee hat sich in den letzten zehn Jahren stark verändert und steht vor einigen Herausforderungen. Neben den Organisationsstrukturen von Politik und Verwaltung, die zukunftsgerichtet neu austariert werden sollen, ist eine gesamtheitlich gedachte Standortstrategie vonnöten.*



**Abbildung 1** Das Saurer-Areal in Arbon. Fotografie: Michel Canonica/*St. Galler Tagblatt*.

Heute werden in Arbon keine Lastwagen mehr produziert, sondern eine Urbanität, die an den Västra Hamnen in Malmö oder an den Puerto Madero in Buenos Aires erinnert. Um es mit Quartieren am Hamburger Hafen aufnehmen zu können, fehlen nur die Touristenfähren und die vorbeikreuzenden Hochsee-Frachter. Arbon hat die Herausforderung der grossen urbanen Brachflächen angenommen. Es hat sich seit meinen Interviews im Frühling 2012 und der „Blueschtfahrt“ 2013 viel getan. Die Neuentwicklungen wirken städtebaulich stimmig, sind architektonisch anspruchsvoll gestaltet, die Aussenräume bestehen nicht nur aus „Abstands-“ respektive „Anstandsgrün“ und die Verbindungen zwischen mondänen Neubauten und dem eher ältlich wirkenden Bestand wirken durchlässig.

Und trotzdem diskutieren mein Kollege und ich die Neubauten durchaus kontrovers. Für mich als Stadtzürcher ist klar: Die auf den urbanen Brachflächen neu entstandenen städtebaulichen Ensembles wirken trotz viel persönlichem Gefallen irgendwie provinziell. Mein Kollege – wohnhaft in Herisau – ist überhaupt nicht mit meiner Analyse einverstanden. Er liest die Gebäude urban, findet sie attraktiv für junge und kreative Menschen, die beispielsweise in St.Gallen arbeiten und am See wohnen möchten. Es stellt sich also die Frage, warum sich am Beispiel Arbon unsere Wahrnehmungen über Urbanität so stark spalten – denn dass Basel oder Genf oder Moskau urban sind, würden wir beide sofort unterschreiben.

Dass viele ehemalige urbanen Brachen zwar neugestaltet und nutzbar gemacht wurden, es aber doch noch einige Baustellen in Arbon gibt, realisieren wir eine halbe Stunde später. Im ersten Austausch mit Teilen der Stadtverwaltung gilt es zu diskutieren, wie optimale Organisationsstrukturen der Stadtverwaltung Arbon künftig aussehen könnte. In der Diskussion zeigen sich interessante Herausforderungen für Politik und Verwaltung, die Arbon momentan hat – und mit Arbon sicher auch andere Städte in ähnlicher Grössenordnung. Leider kann ich aus nachvollziehbaren Gründen nicht genauer auf die besprochenen Inhalte eingehen, denn in Arbon wird weiter über die Organisationsstrukturen diskutiert. Folgendes Fazit kann aber als allgemein gültige eigene Interpretation gezogen

werden: Arbon ist zu gross, um in Organisationsstrukturen einer normalen Umlandgemeinde zu denken, und gleichzeitig zu klein, um die politische und administrative Organisation komplett städtisch auszurichten.

Folgende Beispiele machen diese Aussage konkreter: In kleineren Gemeinden ist es gut möglich, dass die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte an einer Retraite beschliessen, dass der Gemeinderat künftig zwei Mitglieder weniger haben soll oder die Stelle der Gemeindegeschreiberin nun im Top-Sharing ausgeschrieben wird. Natürlich braucht es für grössere Anpassungen die Zustimmung der Gemeindeversammlung. Die Diskussion und auch der Ablauf eines solchen Entscheids laufen jedoch komplett anders als in Städten in der Grösse Arbons. Hier ist – ganz grossstädtisch – ein Parlament inklusive eines aktiven lokalen Parteigeschehens am Werk, was zu einer ständigen alltagspolitischen Auseinandersetzung über das Handeln der Stadtregierung und der Verwaltung führt. Obwohl das Parlament eigentlich „nur“ die Oberaufsicht ausübt, kommt es – wie in allen Parlamentsbetrieben – sicher vor, dass sich einzelne Mitglieder immer wieder in alltägliches Verwaltungshandeln einmischen. Als Folge daraus sind im Vergleich zu kleineren Gemeinden zusätzliche politische Schlaufen nötig, um Geschäfte voranzubringen. Die vorhandenen städtisch anmutenden politischen Strukturen hemmen also den Handlungsspielraum und das rasche Handeln der Stadtregierung. Dieses Hemmnis kommt aus meiner Sicht mit einem demokratiepolitisch absolut wichtigen Vorteil daher. Es können gleichzeitig politische Debatten stattfinden, die sich nicht nur auf die immer wieder gleichen Menschen an der Gemeindeversammlung beschränken, sondern über die Parteienstrukturen deutlich breiter abgestützt funktionieren.

Ein zweites Beispiel, das die Zwischengrösse Arbons als Stadt illustriert, ist folgendes: Wenn ich an Stadtregierungen denke, dann stelle ich mir Gremien vor, in denen alle Stadträtinnen und -räte ihre eigenen Abteilungen direkt führen. Nun ist Arbon jedoch zu klein, um sich eine komplett professionalisierte Exekutive zu leisten. Ausser dem Stadtpräsidenten ist kein anderes Exekutivmitglied im Vollzeitamt angestellt. Mir stellt sich hier die Frage, was es denn

nun für eine Abteilungsleiterin respektive ein Abteilungsleiter bedeutet, wenn der Stadtpräsident zwar ihr respektive sein Linienvorgesetzter ist, die politische Führung der Abteilung jedoch bei den jeweiligen Stadträtinnen und Stadträten liegt. Diese und ähnliche Herausforderungen stellen sich nicht nur in Arbon, sondern in vielen Städten gleicher Grösse – und zwar im Grundsatz relativ unabhängig vom gewählten Verwaltungsmodell.

Drittens kann festgehalten werden, dass gesellschaftliche, ökonomische und räumliche Herausforderungen immer stärker miteinander vernetzt sind. Was heisst das für kommunale Exekutiven und Verwaltungen? Es bedeutet ganz grundsätzlich, dass Absprachen und Kooperationen zwischen Verwaltungsabteilungen immer wichtiger werden. Gemeindeinterne Absprachen sind in kleinen Gemeinden wesentlich einfacher, wo sich die ganze Verwaltung jeden Vormittag zum gemeinsamen Kaffee trifft. In grösseren Städten werden eher Doppelspurigkeiten produziert oder Geschäfte trotzdem abteilungsintern statt -verbindend abgewickelt, was zu suboptimalen Lösungen führt. Auf der anderen Seite haben grössere Städte wie Arbon den Vorteil, dass sie Verwaltungseinheiten aufgrund ihrer Grösse professioneller aufstellen können – was die Qualität von Leistungen wiederum erhöht.

Und schliesslich zeigt die Diskussion zwischen meinem Kollegen und mir, dass die Frage nach gross und klein, nach urban und provinziell nicht nur abhängig von der Grösse einer Stadt und ihrer Verwaltung ist, sondern schlicht im Auge der Betrachterin respektive des Betrachters liegen. Wenn also eine Stadt wie Arbon sich für eine bestimmte Zielgruppe weiterentwickeln will, dann müssen diejenigen Angebote neu aufgebaut oder verbessert werden, die ebendieser Zielgruppe auch entsprechen. Denn je nach eingeschlagenem Entwicklungspfad werden bestimmte Wohnungssuchende, Touristinnen und Touristen oder Unternehmen künftig den Weg in die Stadt am See finden, oder eben auch nicht.

Was also kann, soll und muss getan werden, um als Stadt in der Grösse Arbons nicht einfach externen Einflüssen ausgesetzt zu bleiben? Welche Handlungsspielräume hat Arbon, um sich auf alternative urbane Wege zu begeben?



## **Weder Provinz bleiben noch Grosstadt werden: auf in die Zwischenstadturbanität!**

Städte wie Arbon stehen in einem interessanten Spannungsfeld. Sie werden nicht als urban, innovativ oder hip wahrgenommen, weisen aber trotzdem gewisse städtische Strukturelemente und durchaus immer wieder überraschend urban anmutende Räume auf – die „WunderBar“ lässt grüssen. Gleichzeitig lässt sich die Behauptung aufstellen, dass die im Vergleich zu Luzern oder Bern kleineren Verwaltungen trotz professionellen Dienstabteilungen agiler sind. Noch dazu funktioniert das lokale politische Leben trotz Parlament direkter, auch weil man sich persönlich kennt. Wohin kann also der Weg der Städte zwischen den Grosstädten gehen, wenn man diese Strukturelemente als Handlungsspielräume versteht? Was soll und kann künftig das Image sein, das Städte in der Grösse Arbons haben? Und was braucht es dafür heute an Entscheidungen? Diese Fragen sind keine einfachen. Eines scheint klar: Arbon kann genauso wenig einfach Grosstadt werden, wie sich in eine kleinere, steuergünstige Gemeinde mit Seeanstoss verwandeln.

Aus meiner Sicht hilft der Trick, sich zuerst einmal zu fragen, was denn die grossen Städte heute nicht mehr bieten können, obwohl sie als urban, hip und städtisch gelten. Die Antworten auf diese Frage sind divers, aber folgende Punkte sind sicherlich von einer gewissen Relevanz und Brisanz: Grosse Städte von heute sind immer weniger Orte, an denen wenig Verdienende leben können. Dies liegt vor allem an den hohen Lebens- und insbesondere Mietkosten. Dies mag bei einigen Politikerinnen und Politikern gut ankommen, können so doch die Ausgaben des Sozialstaats gesenkt werden. Man darf aber nicht vergessen, dass das Prädikat der wenig Verdienenden auch auf einen grossen Teil der Kreativwirtschaft zutrifft, dass junge Menschen und mit ihnen auch Studierende sich nur für eine bestimmte Zeit solche Städte leisten können oder dass innovative Start-ups oder Gastro- und Kulturbetriebe, die nicht bereits zum Establishment gehören, nur schwer Räumlichkeiten für den Aufbau des eigenen Geschäfts finden. Dies alles sind Menschengruppen, denen wir eine gewisse Mitverantwortung

bei der Kreierung eines urbanen und hippen Flairs zuschreiben. Werden solche Gruppen und Unternehmen seltener, so gleichen sich die Cafés und Theateraufführungen einander an oder werden Klubs und Restaurants austauschbar. Ob sich die Bar mit der reichen Gin-Tonic-Auswahl und dem englischsprechenden Barman nun in Zürich, Brooklyn oder Paris befindet, ist beim Verweilen darin nur noch an der Sprache der anderen Gäste erkennbar.

Auch Familien werden – trotz einem häufig breiten Angebot an Betreuungsmöglichkeiten, den diversen Schulangeboten und der praktischen Nähe zu vielen Arbeitsplätzen – in den grossen Städten seltener. Dies liegt auch, aber nicht nur an den hohen Mietpreisen. Familien achten auch darauf, in der Nähe von Grünräumen wohnen zu können und wünschen sich für das Aufwachsen ihrer Kinder ein nicht allzu anonymes Umfeld. Nimmt durch die Verdichtung einerseits der Anteil an Grünräumen aufgrund nicht geschaffener Ausgleichsflächen ab und andererseits die Anonymität zu, so sind dies gute Gründe für den Wegzug. Familien finden sich in suburbanen Vorortsgemeinden wieder, die in der Realität dann gleichzeitig deutlich anonym und weniger ländlich sind als erwartet.

Es scheint mir, als könnten Städte in der Grösse Arbons genau hier mit einer kreativen Zwischenurbanität in die Bresche springen. Ich möchte darum abschliessend drei Pfeiler für eine zwischenurbane Zukunft von Städten in der Grösse Arbons ausführen. Ein erster Pfeiler auf dem hohen Leerstand an Wohnungen, den heute ungenutzten Ladenlokalen und Gewerberäumen und den generell immer noch relativ günstigen Mietzinsen. Leerstehende Wohnungen können in Kombination mit ungenutzten Ladenlokalen dafür genutzt werden, junge Kreative und Gründerinnen und Gründer von Start-ups anzulocken. Ein Kreativhub mit gut ausgerüsteten Räumlichkeiten könnte hier neue Akzente setzen. Das vorhandene Potenzial zeigt sich, wenn ich nach Co-Working und Arbon Google, die angezeigten Angebote dieser neuen Arbeitsformen lediglich in St.Gallen zu finden sind.

Die Zwischenstädte können hier unterstützend tätig sein, in dem sie eigene Liegenschaften zur Kostenmiete zur Verfügung stellen oder leerstehende Räumlichkeiten gemeinsam mit

Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden ausfindig und – zumindest zu Beginn des Betriebs – kostengünstig nutzbar machen. Beispiele für solche Bemühungen und deren Erfolge zeigen sich in diversen Zwischennutzungen – die jedoch immer den Nachteil haben, dass sie nur befristet betrieben werden können. Dass kreativ nutzbare Räume auch wirtschaftlich attraktiv sein können, macht die Stadt Wittenberge in Deutschland vor: Alte Industriebauten und leerstehende Wohn-, aber auch Gewerberäumlichkeiten bieten Kreativen und Familien, aber auch Gewerbetreibenden, die sich Berlin und Hamburg nicht mehr leisten können, die Basis für innovative Businessprojekte, neue Geschäftsideen und kreative Handwerksbetriebe. In Kombination mit den häufig schön gelegenen mittelgrossen Städten mit schönen Altstädten und neuen urbanen Formen kann so auch der Tourismus profitieren.

Ein zweiter Pfeiler für eine zwischenurbane Zukunft ergibt sich aus dem Fakt, dass in vielen Städten in der Grösse Arbons heute viele Seniorinnen und Senioren, aber wenige Familien leben. Mit wenigen Massnahmen kann der Spagat zwischen anonymer Altersresidenz und Noch-nicht-Familienstadt hin zur Generationenstadt im Grünen gelingen und es wird eine neue Art von Urbanität möglich, die weder grosse Städte noch kleinere und steuergünstige Umlandgemeinden aufweisen (können und wollen). Junge Familien auf der Suche nach städtischem Flair und Orten, die naturnah gelegen sind, wünschen sich neben gewissen urbanen Gastronomie- und Kulturangeboten und relativ günstigem Wohnraum ein breites Angebot an familienexternen Betreuungsangeboten. Die ersten beiden Bedingungen sind häufig zumindest im Ansatz gegeben und könnten mit den Massnahmen des ersten Pfeilers noch verbessert werden. Man sollte sich also proaktiv der Dritten zuwenden. Die Nachfrage nach Kita und Hort nehmen nicht nur in grossen Städten zu, sondern im Zusammenhang mit neuen Familienmodellen und der immer grösseren berufsbedingten Mobilität auch auf dem Land und in mittelgrossen Städten. Ein proaktiver Ausbau dieses Angebots und auch dessen finanzielle Förderung für Familien und somit eine Abkehr von der reinen Nachfragerlogik lohnt sich. Leere Räumlichkeiten für neue Angebote sind angesichts der hohen Leerwohnungsquote

vorhanden und im Vergleich zu Nachbargemeinden können in der grösseren Stadt Arbon deutlich leichter Skaleneffekte beim Betrieb von Betreuungsangeboten genutzt werden.

Investitionen in die Betreuungsinfrastruktur können gewinnbringend sein: Familien mit Kindern lernen sich schnell kennen, vernetzen sich und sind so auch die Basis für eine Umkehr des schwindenden Engagements in Vereinen und für Milizämter. Wenn dieses Engagement zusätzlich geschickt durch die Städte unterstützt werden, gelingt nicht nur die Belebung der Angebote für Familien, sondern kann auch die Integration der älteren Menschen und weiteren Anspruchsgruppen mit wenig Zugang zu Angeboten passieren. Caring Communities nennt sich das diesbezügliche aktuelle Konzept, nach dem in einer Gemeinde oder einer Stadt nicht nur die heute bezahlte Care-Arbeit in den Blick genommen wird, sondern nachbarschaftliche Unterstützungssysteme genauso aufgebaut und gefördert werden wie die Tätigkeiten von Vereinen oder politische Aktivitäten, die der Weiterentwicklung der Gemeinde als Ganzes dienen.

Der dritte Pfeiler einer neuen Zwischenurbanität liegt schliesslich in der Kombination des kreativen Ausnutzens der zwar relativ kleinen, aber doch professionell aufgebauten Verwaltung mit der gefühlten politischen Nähe zu den Einwohnerinnen und Einwohnern und einer bereits ausgeprägt bestehenden politischen Kultur. Kreative Gewerbe-, Sozial- und Generationenpolitik – oder eben der Aufbau einer „Caring Community/City“ – geht alle Abteilungen an, sie ist weder reines Standortmarketing noch reine Kinder- und Jugend-, Alters-, Sozial- oder Familienpolitik. Wird sie integral und nicht nur top-down steuerbar gedacht, können heutige, organisationsbedingte Abstimmungsschwierigkeiten zwischen und in Exekutive und Verwaltung überbrückt werden. Und weil eine solche Politik alle angeht, kann sie nur gelingen, wenn die Bevölkerung aktiv einbezogen wird. Dies darum, weil die finanziellen Ressourcen endlich und somit ein aktives Engagement der Städte nicht unendlich ist. Schaffen es mittelgrosse Städte jedoch, einen Rollenwechsel vom Top-down-Steuern zum ko-kreativen Gestalten zu vollbringen, sind die Chancen gegeben, dass gemeinsam heute noch nicht finanziell

gewinnbringende Räumlichkeiten künftig gesellschaftlich-gewinnbringend genutzt werden können. Denn Urbanität entstand und entsteht nie nur aufgrund von ökonomischer und funktioneller Zentralität oder gut gemanagtem Standortmarketing, sondern vor allem auf der Basis engagierter Menschen, die sich kreativ, politisch oder gemeinschaftlich für ihre Stadt der Zukunft einsetzen. Eine Stadt, die sich für die Anliegen und vor allem Ideen der Bevölkerung interessiert, sich proaktiv in eine Rolle als Ermöglicherin bringt und so neue Denk- und Kreativräume schafft, ist die entscheidende Basis dafür, dass auch Zwischenurbanitätsluft frei machen kann.

*(Herbst 2028) Die Blätter der noch jungen Bäume leuchten im Abendrot bereits gelblich, es geht ein leichter Wind, aber der Abend ist warm. Ich gehe die Uferpromenade entlang. Vor mir taucht die „WunderBar“ auf. Ich freue mich auf den sicherlich exquisiten z’Nacht und die Übernachtung in der Traumröhre. Und vor allem freue ich mich darauf, in den nächsten drei Tagen Kurzferien die Stadt Arbon als interessierter Tourist zu geniessen. Ich bin gespannt auf die sichtbaren und weniger sichtbaren Entwicklungen der letzten Jahre!*



# Auf in Richtung „Grande Bellinzona“

Claire Fischer Torricelli<sup>26</sup>



29. Dezember 1992: In Begleitung meines Tessiner Ehemanns und meiner beiden Töchter flogen wir über die Alpen mit Ziel Bellinzona, wo wir von nun an wohnen würden. Die Sonne schien und das Panorama war atemberaubend. Doch das Herz war nicht bei der Sache. Meine Geburtsstadt zu verlassen, um in einem – aus meiner Sicht als Genferin – etwas rückständigen Kanton zu leben, war keine verlockende Aussicht. Ich wuchs in Genf in der Nähe der internationalen Institutionen auf und lernte schon in jungen Jahren Mitschülerinnen und Mitschüler aus der ganzen Welt kennen. Als Teenager hatte ich den naiven Ehrgeiz, die erste weibliche Generalsekretärin der Vereinten Nationen zu werden. In Genf zu leben, fühlte sich ein wenig an, wie im Zentrum der Welt zu leben. Diese Stadt zu verlassen, war wie ein wenig zu sterben ... Persönlich fürchtete ich, dass es mir schwerfallen würde, einen Platz zu finden in dieser kleinen Stadt, mit zwei kleinen Kindern, um die ich mich rund um die Uhr kümmern musste. Auf politischer Ebene verstärkten die im Tessin besonders ausgeprägte Weigerung der

<sup>26</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

Schweizerinnen und Schweizer, dem Europäischen Wirtschaftsraum beizutreten, und das Erstarken der Lega Anfang der 1990er Jahre meine Vorahnung, dass es nicht unbedingt eine gute Idee war, sich in Bellinzona niederzulassen.

Bevor wir in das Tessin zogen, hatten wir dort regelmässig heimgekehrte Verwandte, Freundinnen und Freunde besucht. In den 1980er Jahren erweckte der Kanton den Eindruck sehr traditionell zu sein, gezeichnet von einer Wirtschaft „im Schlepptau“, wie es der Wirtschaftswissenschaftler Angelo Rossi formulierte. Für mich war der Kanton Tessin ein Ferienort mit altmodischem Charme und ein interessantes Studienobjekt. Als junge Assistentinnen und Assistenten der Abteilung für Geografie hatten wir ein Seminar organisiert, in dem wir die laufenden Erfahrungen mit der Regionalentwicklung, insbesondere in den von der Abwanderung besonders betroffenen Tälern, diskutierten.

Meine ersten Erinnerungen an *La Turrita*, ein umgangssprachlicher Spitzname für die Stadt Bellinzona, der „Stadt der Türme“ bedeutet, gehen auf den Sommer 1968 zurück, als wir uns mit meiner Familie auf Entdeckungsreise in diesen fernen und exotischen Kanton auf der Alpensüdseite begaben. In meinen Kinderaugen war das eine echte Expedition: das Wallis ohne Autobahn, die Haarnadelkurven der Pässe und dann der Rhonegletscher, der damals noch majestätisch war. Von Bellinzona und seiner Umgebung habe ich eine eindruckliche Erinnerung an eine gigantische Betonkuppel, die noch heute die Migros überdacht, und an die zufällige Begegnung mit sympathischen Schmugglern, die von Carena am Ende des Val Morobbia aus in Richtung Italien aufbrachen, beladen mit Säcken voller Zigaretten oder Kaffee. Ich entdeckte Bellinzona im Jahr 1991 wieder, anlässlich der Jubiläumsfeier 700 Jahre Eidgenossenschaft, bei der zahlreiche Persönlichkeiten aus der ganzen Welt im grandiosen Botta-Zelt zu Gast waren. Damals wäre es mir nicht in den Sinn gekommen, dass ich eines Tages in dieser kleinen, in meinen Augen verschlafenen und langweilig wirkenden Verwaltungs- und Provinzstadt leben würde.

Doch Anfang des Jahres 1993 sah ich mich konfrontiert mit ihren Behörden, dem Leben als Hausfrau und Mutter und dem Gefühl,



eine Fremde im eigenen Land zu sein. Letzteres vor allem aufgrund der Allgegenwart des lokalen Dialektes. Ich konnte zwar einigermaßen Italienisch, aber dieser Dialekt war mir völlig fremd. Die Mütter – damals traf man nur wenige Väter vor der Schule –, die ich vor der „Asilo“, der Vorschule meiner ältesten Tochter, traf, sprachen vorwiegend Dialekt. Das hatte ich nicht erwartet und es erleichterte meine Integration nicht unbedingt.

Schon bald musste ich mich mit der Idee anfreunden, meine berufliche Tätigkeit umzustrukturieren, denn es war schwierig, zufriedenstellende Betreuungsmöglichkeiten zu finden: Damals gab es nur eine einzige Kindertagesstätte. Sie wurde von Nonnen geführt und war ausschliesslich für bedürftige Familien gedacht. In unserem Wohnquartier arbeiteten Frauen nicht ausserhalb des Haushalts, mit Ausnahme von Lehrerinnen, einigen Vertreterinnen der freien Berufe – die auf die Unterstützung der Grosseltern zählen konnten – und Migrantinnen, die spät abends oder früh morgens, wenn die Kinder schliefen, putzten. Wenn ich diese Situation bedauerte, bekam ich zu hören: „Aber worüber beklagst du dich denn? Verdient dein Mann nicht genug, um eure Familie zu versorgen?“ Diese Mentalität kollidierte mit meinem Wunsch nach Selbstverwirklichung und die Situation erschien mir umso inakzeptabler und paradoxer, als ich einige Wochen zuvor an der Einweihung der Kinderkrippe der Universität Genf teilgenommen hatte, in der meine Töchter einen Platz bekommen hätten. Mit der Zeit legte ich jedoch einen Teil meiner Vorurteile ab und gestand mir ein, dass das Beharren auf einer negativen Einstellung meine Integration in Bellinzona nicht förderte. Deshalb versuchte ich von nun an, die Stadt besser kennenzulernen, ihre Funktionsweise zu entschlüsseln und ihre Besonderheiten zu verstehen.

### **In Richtung „Grande Bellinzona“**

Bei meiner Ankunft hatte die Stadt nur etwas mehr als 17000 Einwohnerinnen und Einwohner und galt als „kleine Stadt“. Heute sind es 44530, damit liegt Bellinzona auf Platz 13 in der Hierarchie der Schweizer Städte. Die Stadt besteht aus zwei Kernen, nämlich

dem heutigen Bellinzona-Centro und Giubiasco (die zusammen etwa 60% der Einwohnerinnen und Einwohner ausmachen) sowie vier Stadtteilen mit jeweils etwa 3 000 und sieben Stadtteilen mit weniger als 1 000 Menschen. Diese schnelle demografische Entwicklung ist auf die Zusammenlegung des Hauptortes mit zwölf Gemeinden zurückzuführen, die 2017 in einer Volksabstimmung angenommen wurde. Ziel dieser vom Kanton unterstützten Agglomeration war es, dem Hauptort eine bedeutende demografische, wirtschaftliche und politische Basis zu verschaffen und sich auf die neue Alpentransversale am Gotthard vorzubereiten. Zwar bedurfte es der Überzeugungskraft der lokalen Politikerinnen und Politiker, insbesondere der Gemeindepräsidenten von Bellinzona und Giubiasco, um die Bedenken eines Teils der Bevölkerung zu zerstreuen. Dies insbesondere bei den kleinen Gemeinden, die befürchteten, in der neuen Einheit an Bedeutung zu verlieren. Doch letztlich überzeugte die Idee, sich an dem ehrgeizigen Projekt „Grande Bellinzona“ zu beteiligen fast 60% der Wählerschaft. In einem ersten Schritt ging es darum, die Institutionen und die Verwaltung an diese neue Realität anzupassen. Die Basis-Dienstleistungen wurden dezentralisiert und die allgemeinen Dienststellen auf die verschiedenen Quartiere verteilt. Die Neuverteilung von Arbeitsplätzen und Funktionen innerhalb der neuen Gemeindeverwaltung unter den Beamtinnen und Beamten der dreizehn ehemaligen Gemeinden war kompliziert und für diejenigen, die in eine weniger einflussreiche Position zurückgestuft wurden, schmerzhaft. Es wurde gemunkelt, dass politischer Klientelismus und Vetternwirtschaft bei diesen Vergaben, insbesondere in Führungspositionen, eine wichtige Rolle gespielt hätten, und zwar auf Kosten einer auf Kompetenz beruhenden Auswahl. Bei der Bevölkerung der ehemaligen Gemeinden blieb das Gefühl bestehen, etwas an Autonomie verloren zu haben und zugunsten des Stadtzentrums benachteiligt zu werden, lässt aber allmählich nach. Müssen wir darauf warten, bis der örtliche Fussballclub seine verlorene Grösse wiedererlangt, bis sich die Bewohnerinnen und Bewohner endgültig alle als *Bellinzonese* und *Bellinzonesi* fühlen? Doch Spass beiseite: Es wird noch eine Weile dauern, bis sich die Menschen mit ihrer Stadt und nicht mehr nur mit ihrem Stadtteil identifizieren.

## Verborgene Vorzüge

Bellinzona ist eine Stadt, die bei den Schweizerinnen und Schweizern wenig bekannt ist. Sie ziehen Locarno oder Lugano vor, die lebhafter und mondäner sind. Bellinzona ist eine unauffällige, etwas verschlafene Stadt, die sich abends und am Wochenende leert, wenn die Verwaltung und die Schulen geschlossen sind. Kein Vergleich zu Locarno (Cagliari, 1987), das „mitten in der Touristensaison den Eindruck erweckt, ein Vorort von Berlin zu sein ...“ (*ibid.*, S. 47)<sup>27</sup>. Seine touristischen Vorzüge liegen im Verborgenen, mit Ausnahme der Schlösser, die man unmöglich übersehen kann. Diese imposanten Zeugen mittelalterlicher Architektur erinnern an die strategische Lage Bellinzonas am Zusammenfluss zweier Täler und an der Gabelung mehrerer wichtiger Pässe. Der Schriftsteller und Dichter Zoppi erinnert daran, dass sie „nicht immer nur dekorativ waren“, sondern Bellinzona für die Bewohnenden jenseits des Gotthards zum „Schlüssel zu den Alpen“ machten (Zoppi, 1975, S. 94-95). Bis zum Ende des letzten Jahrhunderts wurden sie kaum gewürdigt, seit dem Jahr 2000 gehören sie zum UNESCO-Weltkulturerbe. Und auch heute noch sind sie es, die die Stadt und die Region strukturieren: Das Castelgrande im Zentrum der Stadt, in dem dank des zur 700-Jahr-Feier gebauten Aufzugs viele der kulturellen Veranstaltungen stattfinden; das Castello di Montebello, das früher Teil der Stadtmauer war und nun über dem Bahnhof thront; und das Castello die Sasso Corbaro, auf einem Felsvorsprung „dunkel wie die Federn der Raben“ gebaut, von dem aus man die gesamte Region bis zum Lago Maggiore überblicken und die Gesamtheit der Befestigungsanlagen, die das Tal durchzogen, betrachten kann, aber auch das urbane „Knabbern“ der Stadt und ihrer Region.

## Das vierte Schloss, ein Grabmal für den Abfall des Kantons

Die Zeiten änderten sich, und mit ihnen auch die Prioritäten. Ende des 20. Jahrhunderts stand auf der Tagesordnung nicht

<sup>27</sup> Übersetzung der Autorin.

mehr die Notwendigkeit, die Übergänge zu kontrollieren, sondern die prosaischere Aufgabe, eine Lösung für den Abfallberg zu finden. Vor diesem Hintergrund begann der lange Kampf<sup>28</sup>, der 2009 zur Inbetriebnahme der Kehrichtverbrennungsanlage in Giubiasco führte, einem Gebäude, das ich als einen würdigen Ersatz für ein modernes viertes Schloss halte (Abb. 1). Niemand wollte es, ausser der ehemaligen Gemeinde Giubiasco, die bereit war, sich zu „opfern“ und nebenbei an den wirtschaftlichen und steuerlichen Vorteilen interessiert war, welche die neue Abfallverwertungsanlage mit sich bringen würde. Nach endlosen und erbitterten politischen Kämpfen, die mit Einsprachen nur so gespickt waren, wurde das „Schloss des 21. Jahrhunderts“, das einige lieber „Katafalk“ nennen, neben der Autobahn und in der Nähe der neuen Eisenbahnviadukte (die einige Jahre später gebaut wurden und einen Teil des Tals in Richtung Süden wie eine Festung aus der Neuzeit absperren) errichtet. Die Anlage hat die Besonderheit, dass sie nicht an das Schienennetz angeschlossen ist. Sie empfängt täglich zahlreiche Lastwagen aus dem ganzen Kanton. Heute ist sie Teil der Landschaft und wird dank des Fernwärmesystems, das 22 000 Haushalte versorgt, der Steuerrückflüsse und der Rentabilität der Anlage kaum noch kritisiert<sup>29</sup>. Einige bedauern jedoch, dass es sich um eine auf einer veralteten Vision basierenden Anlage handelt, die die Verbrennung auf Kosten des Recyclings von Abfällen fördert.

## **Öffentliche Räume, Orte der Sozialisation und Begegnung?**

Bis in die 1990er Jahre war die Piazza del Sole nur dem Namen nach ein Platz: Damals war sie ein riesiger Parkplatz unter freiem Himmel, der an das historische Zentrum angrenzte. Später wurden die Busse

<sup>28</sup> <https://m3.ti.ch/POTERI/legislativo/attivita/vgc/2004/1375-Seduta20.pdf> (abgerufen am 25.08.2023).

<sup>29</sup> <https://www.swissinfo.ch/ita/ecco-perch%C3%A9-il-termovalorizzatore-non-fa-pi%C3%B9-discutere-in-ticino-rifiuti-inceneritore/47623450> (abgerufen am 25.08.2023).



**Abbildung 1** Das vierte Schloss, die Kehrrichtverbrennungsanlage in Giubasco, Fotografie: Mirko Menghetti.

auf andere, weiter vom Stadtzentrum entfernte Parkplätze verlegt und die Autos in eine neue Tiefgarage verwiesen. Die Umgestaltung dieses riesigen Platzes trat eine grosse Debatte los, aus der ein vollständig betonierter Platz mit Einlagen aus Granitplatten hervorging, der von vier halbpolygonförmigen Blöcken begrenzt wird, die an Elemente mittelalterlicher Architektur erinnern sollen und die Aufzüge für den Zugang zur Garage beherbergen. Ein komplett mineralisierter Platz, ohne Stadtmöbel, ohne Vegetation, der bei Regen zur Schlittschuhlaufbahn und mittwochs zur Skaterbahn wird und im Sommer ein besonders unwirtlicher und wenig besuchter Ort ist. Zu Weihnachten und zum Karneval stehen auf ihm riesige Zelte, die bei Veranstaltungen als Unterstand dienen. Im Sommer wünscht man sich dort eine Bank und ein paar Bäume, die etwas Schatten spenden, oder sogar eine Bar, um vom ständigen Besucherstrom zu profitieren und Kontakte zu knüpfen. Vor einigen Jahren schuf ein junger Kunstschmied aus der Gegend eine grosse Nebelwolke in der Mitte des Platzes mit der Absicht, ihn zu kühlen und zu beschatten (Abb. 2). Einen Sommer lang zog die *Nuvola piovasca*<sup>30</sup> Passanten an, die die Kühle dieses leichten Nebels und die

<sup>30</sup> Regenwolke. Siehe <https://www.nephos.ch/IT/La-Nuvola-Piovasca-5d786700> (abgerufen am 25.08.2023).



Abbildung 2 Die Piazza del Sole und die Regenwolke. Fotografie: Mirko Menghetti.

auf dem Platz verteilten roten Stühle genossen. Da aber niemand ein Prophet im eigenen Land ist, musste der Designer seine Installation wieder abbauen, die von anderen Städten dann eilig übernommen wurde. Schauen wir uns einige Verse des Dichters Giorgio Orelli an, der oft von der Stadt inspiriert wurde, in der er lehrte und lebte, und die besser als alle Beschreibungen die Enttäuschung der Bevölkerung über das monumentale Werk des Tessiner Architekten mit grossspurigen Visionen zum Ausdruck bringen<sup>31</sup>:

*E questa roccia dove scarso verde ravniverà la pioggia.  
 Vieni adesso a vedere  
 i blocchi di cemento scodellati  
 sulla Piazza del Sole a Bellinzona,*

<sup>31</sup> Livio Vacchini, der auch die Kehrichtverbrennungsanlage von Giubiasco entworfen hat.

*corri a vedere il freddo maxiborro  
dei nostri borromini*<sup>32</sup>.

In Giubiasco hingegen wurde die Piazza Grande ebenfalls neu gestaltet und vor allem üppig mit Bäumen bepflanzt. Mit zahlreichen Terrassen angereichert, ist sie sehr beliebt und dient als Treffpunkt: Die vielen Terrassen und die grosszügigen Flächen mit Bänken und Kinderspielgeräten ziehen bei passendem Wetter zu jeder Tageszeit Einwohnerinnen und Einwohner aller Generationen an.

Ein weiterer Begegnungsort ist das öffentliche Schwimmbad (Bagno pubblico), das zwischen 1968 und 1970 von den Tessiner Architekten Ruchat, Galfetti und Trumpy gebaut wurde. Ein langer Steg fungiert als Rückgrat dieses Badekomplexes und führt über die Pools, die Ruhe- und Spielzonen und das Restaurant. Er verbindet die Stadt mit dem Fluss, dem bisher kaum Beachtung geschenkt wurde. Diesen öffentlichen Raum definiert der Heimatschutz als „das Zusammentreffen von Gemeinschaft, Landschaft und Sport am Rande der Stadt“ und betrachtet ihn als „Schlüsselwerk der Gruppe von Tessiner Architekten, die in den 1960er Jahren eine zeitgemässe und menschenfreundliche Architektur einforderten“<sup>33</sup>. Heute ist das öffentliche Bad das Zentrum des Stadtparks, der gerade angelegt wird, und eines der Elemente des Gemeindesportzentrums mit den Fussballplätzen und dem Stadion. Jedes Jahr zu Beginn der Schulferien ist das Schwimmbad Schauplatz des *Corso di nuoto*, eines 1942 ins Leben gerufenen Schwimmkurses, bei dem die meisten Kinder aus der Stadt und den umliegenden Gemeinden das Schwimmen gelernt haben.

<sup>32</sup> „Und dieser Felsen, wo das spärliche Grün den Regen erhellen wird. / Kommen Sie jetzt und sehen Sie / die klobigen Betonblöcke / auf der Piazza del Sole in Bellinzona, / laufen Sie und sehen Sie den kalten Maxiborro / unserer Borromini“ [Orelli kritisierte das Werk des Architekten und verwies auf den Architekten Borromini, dessen Gesicht unsere alten 100-Franken-Noten zierte!] (Orelli, 2001, S. 141; eigene Übersetzung der Autorin und der Herausgebenden).

<sup>33</sup> <https://schoenstebauten.heimatschutz.ch/de/bagno-pubblico-di-bellinzona.html> (abgerufen am 25.8.2023).

### ***Na vòlta, incöö e dumàn : tücc al mercaa***<sup>34</sup>

Der Samstagsmarkt ist ein wichtiger Ort des lokalen sozialen Lebens. Es ist der Ort, an dem man gesehen werden will und an dem Projekte, Kritik und Tratsch zirkulieren. Hier trifft man häufig unseren freundlichen und empathischen Bürgermeister, der hier den Puls der Bevölkerung fühlt. Seine Besonderheit: Er ist der einzige sozialdemokratische *Sindaco* aller Tessiner Städte!

Vor der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels kamen die Touristinnen und Touristen zu Ostern, über Christi Himmelfahrt und an den Wochenenden über Pfingsten und den Eidgenössischen Betttag hierhin. An den übrigen Tagen wurde der Markt nur von den Bewohnenden der Stadt und der Umgebung besucht. Seit der Eröffnung des Tunnels im Jahr 2016 ist Zürich weniger als zwei Zugstunden von Bellinzona entfernt und die Züge am Samstagmorgen sind praktisch das ganze Jahr über mit deutschsprachigen Touristinnen und Touristen gefüllt, die einen Tag lang die lokalen gastronomischen Spezialitäten auf dem Samstagsmarkt kosten, die Schlösser besuchen oder zur Tibetischen Brücke von Monte Carasso<sup>35</sup>, aufsteigen, von der aus man einen spektakulären Blick auf die Stadt und die Magadinoebene hat und die zu einem der wichtigsten Highlights des Tourismusmarketings der Stadt geworden ist.

### ***Ma ti ta parlat mia ul dialett?***<sup>36</sup>

In Bellinzona ist der Dialekt in den familiären und freundschaftlichen Beziehungen verankert und bleibt die Sprache des Herzens und der Politik, die Sprache des öffentlichen Raums. Er ist tief in den Gewohnheiten der Bevölkerung verwurzelt. Um die lokalen sozialen Verhaltenscodes zu verstehen ist dessen Beherrschung unumgänglich. Während jedes Tal und jedes Dorf seinen eigenen Dialekt pflegt,

<sup>34</sup> Damals, heute und morgen: alle auf dem Markt.

<sup>35</sup> Die Caraso-Brücke des Ingenieurs Augusto Filippini führt auf 130 Metern Höhe über ein unwegsames Tal.

<sup>36</sup> Aber Du, sprichst du keinen Dialekt?



ist derjenige, der in Bellinzona gesprochen wird eine Art Mischung ohne allzu ausgeprägte regionale Besonderheiten. Er wird gemeinhin als „Eisenbahndialekt“ bezeichnet. Es wurde mir klar, dass die Integration und Zugehörigkeit zur dortigen Gemeinschaft nur möglich ist, wann man ihn zumindest verstehen kann. Im Gegensatz zu vielen Menschen aus der Deutschschweiz und solchen aus dem ehemaligen Jugoslawien hatte ich Schwierigkeiten, mich darauf einzustellen, und spreche ihn auch heute noch nicht.

## Bellinzona und die Eisenbahn

Dass der örtliche Dialekt den Spitznamen „Eisenbahndialekt“ trägt, kommt nicht von ungefähr. Der Bahnhof erinnert nämlich daran, wie stark die Geschichte der Eisenbahn die Entwicklung der Stadt geprägt hat. In Bezug auf Ägypten sagte Herodot, dass es ein Geschenk des Nils sei. In Analogie dazu würde ich dasselbe über Bellinzona sagen, mit der Eisenbahn und nicht dem Wasser in der die Rolle des Spenders. Im Jahr 1882 eröffnete die Gotthardbahn-Gesellschaft mit einem 15 km langen Tunnel die erste Nord-Süd-Durchquerung der Alpen. Bellinzona ist der erste Halt der neuen Linie, die sich in Richtung Süden fortsetzt, einerseits durch die Luino-Linie, die für den Güterverkehr am linken Ufer des Lago Maggiore bestimmt ist; andererseits durch die Mailand-Linie, die über Lugano, Chiasso und Como führt. Die mittlerweile abgebaute regionale Eisenbahnlinie Bellinzona-Mesocco vervollständigte diesen strategischen Knotenpunkt.

1884 erhielt Bellinzona, nicht ohne einige Kompromisse<sup>37</sup>, die *Hauptwerkstatt der Gotthardbahn und es begann eine lange rosige Zeit der Eisenbahngesellschaft, die 1909 vom Regiebetrieb der SBB übernommen wurde. 1889 beschleunigte der Bau der SBB-Werkstätten (Officine)*, die für die Reparatur und die Handhabung

<sup>37</sup> Der Standort Bellinzona wird von der Gotthardbahn aufgrund einer kostenlosen Abtretung des Grundstücks für die Werkstatt ausgewählt. Siehe dazu die *Rivista di Bellinzona*, März 2008, zitiert auf der Webseite: [http://jackonline.ch/Officina\\_FFS/Gotthardbahn.html](http://jackonline.ch/Officina_FFS/Gotthardbahn.html) jackonline.ch/Officina\_FFS/Gotthardbahn.html (abgerufen am 25.08.2023).

des Rollmaterials zuständig waren, die urbane Entwicklung der Stadt: Es wurden 500 Arbeitsplätze in der Werkstatt geschaffen, man konnte infolgedessen ein starkes Bevölkerungswachstum beobachten und eine steigende Öffnung zu den Märkten nördlich der Alpen, z.B. zur Bergbauindustrie in der Riviera (Gebiet zwischen Biasca und Bellinzona). Die Nähe zur Eisenbahn erleichterte später die Ansiedlung von Industriebetrieben, wie z.B. die Linoleumfabrik von Giubiasco oder die Ferriere Cattaneo, die Eisenbahnmaterial herstellte. Im Jahr 2016 wurde mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ein neues Kapitel für Bellinzona aufgeschlagen.

### *Giù le mani delle Officine*<sup>38</sup>

In Bellinzona haben fast alle einen oder mehrere Verwandte, die bei der SBB gearbeitet haben oder noch immer arbeiten: *Qui tutti erano ferrovieri* (alle hier waren Eisenbahner)<sup>39</sup>. Vertrauen, Liebesgeschichte oder Abhängigkeit, es steht mir nicht zu, das zu beurteilen. Die Entscheidung der SBB (verkörpert durch den damaligen Direktor, den umstrittenen Andreas Meier) im Jahr 2018, den Unterhalt der Lokomotiven nach Yverdon-les-Bains (VD) zu verlegen und jenen der Waggons zu privatisieren, wurde von der Bevölkerung und den Behörden jedoch wie ein Erdbeben empfunden. Zahlreiche Arbeitsplätze waren in Gefahr. Am 7. März begann deshalb ein langer Streik. Der Widerstand und die Solidaritätsbewegung organisierten sich um Gianni Frizzo, einer zentralen Figur dieses Kampfes. Die *Pittureria* (die Lackiererei) wurde zum Treffpunkt von Streikenden und Anwohnenden, die gemeinsam gegen eine Entscheidung protestierten, die sie als ungerecht empfanden und die dramatische Folgen für die Arbeiterschaft und ihre Familien hatte. Zahlreiche Menschen aus allen Parteien reisten nach Bern, um zu demonstrieren und zu protestieren. Es handelte sich dabei zwar um für das kollektive Gedächtnis unvergessliche Momente, aber vor allem um schmerzhaft und beängstigende Momente für die Arbeiterinnen

<sup>38</sup> Hände weg von den Werkstätten.

<sup>39</sup> Dif-Pradalier, Lepori und Strozzeza, 2019.

und Arbeiter, die ihre Zukunft in Frage gestellt sahen. Schon bald war diese schöne Einstimmigkeit nur noch eine Erinnerung, es kam zu Meinungsverschiedenheiten über die Zukunft der *Officine* sowie zwischen Befürwortern und Gegnern einer Verlegung der Werkstätten in die Landwirtschaftszone einer Nachbargemeinde.

## Wo sind die Frauen?

Das Fehlen der Frauen ist auch in der Namensgebung der Stadt offensichtlich. Tatsächlich wurden erst 2019 zwei Strassen Frauen gewidmet, die „verdienstvoll dazu beigetragen haben, der Stadt Glanz zu verleihen“ und in einem der Stadtteile der heutigen Stadt geboren wurden. Eine von ihnen, Ada Martinoli, war die erste Frau, die 1980 in die Exekutive der Gemeinde Giubiasco gewählt wurde, während die zweite, Lucia Buonvicini, aktiv am Widerstand entlang der schweizerisch-italienischen Grenze teilgenommen hatte und an der Front fiel. Andere Frauen, Politikerinnen, Forscherinnen, Unternehmerinnen oder Lehrerinnen, die das lokale Leben geprägt haben, würden es ebenfalls verdienen, geehrt zu werden, sei es auch nur mit einer Gedenktafel...

Die Unsichtbarkeit der Frauen ist auch in den politischen Gremien, insbesondere in der Exekutive, offensichtlich. Im Tessin des frühen 21. Jahrhunderts ist der Zugang zur *Stanza dei bottoni*<sup>40</sup> nach wie vor ein männliches Vorrecht: Bei den letzten Wahlen nach dem Zusammenschluss der dreizehn Gemeinden schaffte es keine Frau in die Stadtexekutive. Dabei mangelte es nicht an ernsthaften und kompetenten Kandidatinnen. Doch die Parteien und die Bevölkerung hielten es für unnötig. Zwar wurde in der jüngsten Vergangenheit eine Frau in die Exekutive von Bellinzona gewählt und blieb dort zwei Legislaturperioden lang, bevor sie sich weigerte, erneut zu kandidieren, mit der Begründung, dass es der Institution an Kollegialität und Offenheit fehle. Giubiasco, das vom zu Beginn des Jahrhunderts omnipräsenten Bürgermeister mit eiserner Hand

<sup>40</sup> Wortwörtlich „Saal der Knöpfe“, Kontrollraum im Industriebereich, umgangssprachlicher Ausdruck für Machtzentrale.

geführt wurde, hat zwei Frauen in seine Exekutive aufgenommen, während in Sant'Antonio, einer kleinen Berggemeinde im Morobbia-Tal, die zuerst mit Giubiasco und dann mit Bellinzona fusionierte, eine Frau die Ehre hatte, einige Jahre lang das Bürgermeisteramt zu bekleiden. Bürgermeisterin oder Bürgermeister einer kleinen Berggemeinde zu sein ist eine belastende Aufgabe, die in den Medien kaum Beachtung findet und sehr schlecht bezahlt wird. Man kann sich vorstellen, dass die Kandidierenden nicht gerade Schlange standen und alle froh waren, jemanden zu finden, der sich um die Verwaltung der Gemeinde kümmert. Auf der Ebene der Legislative ist die Situation für Frauen günstiger: Derzeit wird ein Drittel der Sitze im *Consiglio comunale* (Gemeinderat) von Bellinzona von Frauen besetzt. Man kann nur hoffen, dass sich dieser Trend verstärkt und dass Frauen in den kommenden Wahlen den ihnen zustehenden Platz einnehmen.

### **Mobilität: Wie man es allen recht macht**

Vor 30 Jahren war es gefährlich und stressig, mit einer Tochter auf dem Rücksitz und einem Fahrradlehrling an der Seite mit dem Velo unterwegs zu sein. Vor allem aus diesem Grund war ich Mitte der neunziger Jahre an der Gründung des Vereins Cicloblobby beteiligt. Als Vorläufer von Pro Velo hatte der Verein das Ziel, die Interessen der Velofahrer zu vertreten, ähnlich wie die Vereine, die in den grossen Schweizer Städten gegründet wurden, in denen einige von uns studiert hatten. Wir träumten davon, *La Turrita* zu einer Velohauptstadt zu machen. Damals schenkten wir einem für Strassenbau zuständigen Mitglied der Exekutive ein Velo, in der Hoffnung, ihn dazu anzuregen, schnell zu handeln und unseren Traum in die Tat umzusetzen. Doch die Zeit war noch nicht reif und die Behörden nahmen uns nicht wirklich ernst. Im Laufe der Jahre wurde unsere Geduld auf eine harte Probe gestellt und auch heute noch bleibt trotz beachtlicher Fortschritte viel zu tun: Es gibt keine einheitliche Organisation der Velorouten, die Beschilderung ist mit Ausnahme der nationalen Route, die durch die Stadt führt, unzureichend und die Sicherheit für innerstädtische Fahrten ist

nicht gewährt. In den letzten Jahren wurden mehrere Velo- und Fussgängerbrücken gebaut, um den Übergang zwischen den beiden Ufern und den Verkehr innerhalb der Gemeinde zu erleichtern. Dennoch muss die Integration in das bestehende Netzwerk noch verbessert werden.

Wie in einer kürzlich erschienenen Publikation der lokalen Sozialdemokratischen Partei behauptet wird, hat man den Eindruck, „dass Velowege in Wirklichkeit nur dann existieren, wenn sie den Autoverkehr nicht stören. Sich in Bellinzona in den Zentrumstadtteilen mit dem Velo fortzubewegen, ist, wie mitten im Verkehr zu zirkulieren. Im besten Fall trifft man auf Velostreifen, die aber selten ausschliesslich von Velofahrenden genutzt werden“. Der Autor fügt hinzu, dass diese Einrichtungen an gefährlicheren Stellen fehlen, insbesondere bei schmalen Strassen und an Kreuzungen“<sup>41</sup>.

Um die Situation zu verbessern, sollten die Prioritäten anders gesetzt und der Autoverkehr in den Zentren der Stadtquartiere und rund um die Behörden eingeschränkt werden. Man darf ja träumen... Mit der Eröffnung des Ceneri-Eisenbahntunnels und der Neuorganisation des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes konnte man auf eine deutliche Verringerung des Verkehrsaufkommens hoffen. Denn durch die Eröffnung dieses Tunnels rückt Lugano näher an den südlichen Teil des Kantons, an Locarno und Bellinzona, heran, und eine Fahrt mit dem Auto bringt eigentlich keinen Zeitgewinn mehr. Doch wenn man sieht wie der Pendlerverkehr jeden Morgen die Zugänge zur Stadt blockiert, ist die modale Revolution noch nicht absehbar. Wenn darüber hinaus auch noch das Strassenangebot grösser wird, ist es schwierig, auf grosse Veränderungen zu hoffen. Nun wird nach einem langen politischen Weg, zu dem auch mehrere Volksbefragungen gehörten, ein grosses Strassenprojekt realisiert. Der partielle Autobahnanschluss oder *semi svicolo* (nur in Richtung Süden und von Süden her geöffnet) sollte nach Ansicht der Behörden den Verkehr verflüssigen und die Einfahrt in die Stadt

<sup>41</sup> NOI (monatlicher Newsletter der Sozialistischen Partei von Bellinzona, Nr. 34, Juli 2022, zu finden auf: <https://ps-bellinzona.ch/news/luglio/> (abgerufen am 29.08.2023, eigene Übersetzung).

erleichtern und nicht noch mehr Verkehr erzeugen. Dies darf bezweifelt werden, und die Zukunft wird uns zeigen, ob die Befürchtungen der Gegnerschaft begründet waren. Auch die Zweckmässigkeit muss in Frage gestellt werden, wenn den Pendelnden aus dem Süden und aus Locarno, die grösstenteils Beamtinnen und Beamte sind, eine erleichterte Erreichbarkeit mit dem Auto geboten wird, während die öffentliche Hand Millionen für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ausgegeben hat. In Zeiten steigender Benzinpreise und vor allem angesichts der Auswirkungen des Klimawandels erweckt dieses Projekt den Eindruck, bereits obsolet zu sein, bevor es realisiert wird.

### **Die Stadt, die zu meiner wurde**

Die Jahre vergingen. Ich passte mich dem Leben der Stadt an, die ich, bevor ich sie kennenlernte, gerne „Trouzona“ nannte, ganz nach dem Vorbild Stendhals, der auf der Rückreise von einer seiner Italienreisen von Bellinzona als „ein schändliches Loch“ sprach. Mit der Zeit wurde meine Kritik weniger scharf und ich bin dieser kleinen Stadt nun verbunden. Ich verlasse sie aber auch immer gerne, um etwas Grossstadtluft zu schnuppern. Ich muss zugeben, dass das kulturelle Angebot in den letzten Jahren gewachsen ist, mit einem Gemeindetheater, attraktiveren Ausstellungen, die einem vielfältigen Publikum offener gegenüberstehen und einem Filmfestival für Jugendliche sowie Konzerten für jeden Geschmack. Auch wenn mich das nicht mehr so betrifft, gibt es zu wenig Nachtleben, vor allem für junge Leute. Nur zur Karnevalszeit, da schläft die Stadt kaum.

Wie die jüngsten Statistiken zeigen, konnte man im Hauptort in den letzten Jahren – im Gegensatz zu den anderen Tessiner Städten – einen positiven demografischen Trend beobachten. Ihre bessere Erreichbarkeit, die im Vergleich zu den Nachbarstädten niedrigeren Grundstückspreise und die Ansiedlung eines biomedizinischen Zentrums tragen dazu bei.

Heute steht Bellinzona vor zahlreichen Herausforderungen: Die wichtigsten betreffen die umstrittene Nutzung des durch die

Verlegung der *Officine* „frei“ gewordenen Bahngeländes (115 000 m<sup>2</sup>) und des Militärgeländes (über 200 000 m<sup>2</sup>), auf dem der Kanton den Bau eines neuen Kantonsspitals plant. Neben diesen lokalen Problemen dürfen wir nicht die Herausforderungen vergessen, die sich aus der Eingliederung von Neuankömmlingen, der Alterung der Bevölkerung und dem Klimawandel ergeben. Wie könnte man besser darauf reagieren als durch die Entwicklung echter Instrumente für die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger? Angesichts der zahlreichen Herausforderungen ist es nicht unwichtig, die gesamte Bevölkerung stärker einzubeziehen, auch diejenigen, die sich mit ihrer Stimme nicht direkt beteiligen können (Jugendliche, Ausländerinnen und Ausländer) oder dies aus Desinteresse oder Überdruß nicht tun. Das Bürgerforum Demoscan<sup>42</sup> könnte ein erster Schritt sein, und möglicherweise werden weitere Erfahrungen mit partizipativer Demokratie folgen. Man muss nur bereit sein, die üblichen Orte der Macht zu verlassen und kreativ zu sein.

Ich wünsche mir für die Stadt, die zu meiner geworden ist, dass sie neue Wege ausprobiert, anstatt nur auf den fahrenden Zug aufzuspringen und aus Mangel an Mut und Fantasie veraltete Lösungen zu übernehmen. Ich hoffe, dass sie wirklich eine kleine Stadt mit grossen Ambitionen wird!

## Referenzen

- Calgari, A. (1987). *A zozzo per il Ticino*, Locarno: Pedrazzini.
- Dif-Pradalier, M., Lepori, A. und Strozzege, A. (2019). *Qui erano tutti ferrovieri. Lo sciopero dell'Officina FFS di Bellinzona nel 2008. Studio sul vissuto e sulle percezioni dei protagonisti*. Bellinzona: Casagrande.
- Orelli, G. (2001). *Il collo dell'anitra*, Milan: Garzanti.
- Ville de Bellinzone (2019). *Bellinzona intitola due vie a due donne e due uomini meritevoli*, Pressemitteilung, 13. Juni.
- Zoppi, G. (1975). *Presento il mio Ticino*, Bellinzona: Istituto Editoriale Ticinese.

<sup>42</sup> Demoscan ist ein Pilotprojekt, das im Rahmen eines vom Schweizerischen Nationalfonds (SNF) finanzierten Forschungsprojekts unter der Leitung von Professor Nenad Stojanović der Universität Genf entwickelt wurde.





# Biel: Die Stadt der Möglichkeiten

Sébastien Lambelet und Julien Steiner<sup>43</sup>



„Zu Biel gehört die wechselvolle Geschichte der Uhrenindustrie, ihre Blüte, ihr Niedergang, ihr neues Erwachen. Biel hat sich immer wieder neu erfunden. [Der Schriftsteller] Jörg Steiner sagte mal, in Biel könne man scheitern und doch wieder aufsteigen. Recht hat er, das ist nicht an jedem schweizerischen Ort so“.

Moritz Leuenberger, gebürtiger Bieler und von 1995 bis 2010 Bundesrat. (in: Liechti Gertsch, 2021)

Wie viele Genfer und Genferinnen war Sébastien Lambelet noch nie in Biel, ausser natürlich, um während der Expo.02 seine Artepplage und seine berühmten Metalltürme zu besuchen!

*Sébastien* – „Als ich meine Doktorarbeit in Politikwissenschaft über die öffentlich-privaten Machtverhältnisse in Schweizer Städten verfasste, entdeckte ich plötzlich, dass Biel eine einzigartige Ausnahme in der Schweizer Stadtlandschaft darstellte, nicht

<sup>43</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

zuletzt aufgrund ihrer Industriezweige. Letztere, von denen viele in der Uhrenindustrie aktiv sind, garantieren auch heute noch einen Grossteil der Arbeitsplätze der Stadt. Und das trotz der ständigen Wirtschaftskrisen, die diesen stark exportabhängigen Sektor erschütterten. Aber was mich am meisten faszinierte, war das Landmanagement der Bieler Behörden. Dank diesem sind sie in der Lage, auf Augenhöhe mit bedeutenden Unternehmen zu verhandeln, so dass sich das Gebiet harmonisch entwickeln und gleichzeitig ein ausreichender wirtschaftlicher Mehrwert zur Realisierung der Projekte gewährleistet werden kann.”

Da Sébastien Biel und seine Besonderheiten einem breiten Publikum näherbringen wollte, kontaktierte er Julien Steiner, den er während der Recherchen für seine Dissertation kennengelernt hatte. Seit über zehn Jahren Vize-Stadtschreiber von Biel, kennt er seine Stadt nicht nur dank seines Amtes, sondern auch, weil er seit seiner Geburt in Biel lebt, mit Ausnahme eines kleinen Umwegs über Lausanne.

*Julien* – „Um die Besonderheiten von Biel zu erfassen, lade ich dich auf eine Velofahrt von Ost nach West durch die Stadt ein. Entlang der Schüss gelangen wir vom Industriegebiet zum Seeufer, vorbei an ehemaligen, mittlerweile wiederbelebten Brachflächen und Hochburgen der Alternativkultur. Vor allem aber möchte ich dir zeigen, dass Biel in unserer schönen, sauberen und geordneten Schweiz, in der Scheitern normalerweise nicht erlaubt ist und schon gar nicht geschätzt wird, eine Ausnahme bildet. Hier sind Misserfolge keine Schande, sie sind in gewisser Weise sogar Teil der lokalen Identität. Diese von Moritz Leuenberger hervorgehobene Besonderheit spürt man, wenn man durch die Stadt geht. In meinen Augen unterscheidet sich Biel dadurch von anderen Schweizer Städten.”

## **Gut sichtbare Aushängeschilder der Uhrenindustrie**

Als wir die Velos für unsere Stadtrundfahrt am östlichen Ende der Stadt bestiegen, deutete Julien auf das Rolex-Schild. „Wenn du nach Biel kommst, sei es über die Strasse aus Solothurn, Delsberg

(Délémont) oder Neuenburg oder mit dem Zug, um die Altstadt zu erkunden, kannst du das Schild nicht verfehlen.“ Die Marke mit der Krone überragt sowohl den See als auch alle Hauptverkehrsachsen, die in die Stadt hineinführen. Die dazugehörige Fabrik wirkt wie ein Wächter des Eingangs zum Bözingenfeld, und das historische Gebäude, das sich in die ersten Ausläufer des Juras einfügt, ist im Stadtzentrum von überall aus zu sehen (Abb. 1). „Auf unserem Spaziergang wirst du feststellen, dass nur die Schilder der Marken der Swatch Group, dem grossen Uhrenrivalen, Rolex eine echte visuelle Konkurrenz bieten. Sei es die Schilder auf der Sportanlage Tissot Arena im Bözingenfeld, am Seeufer, wo der Hauptsitz der Swatch Group liegt oder auf der Schüssinsel an den neuen Gebäuden von Omega und Swatch.“

Es gibt jedoch nur wenige Bieler und Bielerinnen, die sich an dieser Präsenz der Uhrenindustrie in ihrem Blickfeld stören. Denn seit über 150 Jahren sichert die Uhrenproduktion direkt oder indirekt den Lebensunterhalt der gesamten Region. Daher regt sich niemand darüber auf, dass inmitten von Feldern und neben einem noch bewirtschafteten Bauernhof die neuen Uhrenproduktionsstätten von der Manufaktur von Rolex SA liegen, die 2012 eingeweiht wurden und derzeit noch ausgebaut werden. Denn hier, im Bözingenfeld, entstehen die Bieler Industriezweige des 21. Jahrhunderts.



**Abbildung 1** Das Rolex-Logo aus Sicht des Neumarktplatzes, dem Eingang zur Altstadt. Fotografie: Quentin Blanchard.

„Das Ackerland wurde in den 1920er Jahren von den Gemeindebehörden erworben, um einen Flughafen zu bauen, der damals ein Symbol für Modernität und Welteroberung darstellte“, erzählte Julien. Das Projekt war ein Nachhall auf den Spitznamen „Stadt der Zukunft“, den Biel in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen mit Stolz trug. Sicherlich wird Biel nie zum von den damaligen Behörden geplanten Flughafenstandort werden. Dennoch bleibt die Stadt Eigentümerin der Grundstücke und kann sie somit je nach Bedarf verkaufen oder, wie in den meisten Fällen, im Rahmen eines Baurechts abtreten. Ein stark strategisch einsetzbares grundbücherliches Instrument also, das Sébastien im Rahmen seiner Dissertation untersuchte.

*Sébastien* – „In den grossen Schweizer Städten ist die Bodenpolitik oft Gegenstand heftiger parteipolitischer Debatten. Im Gegensatz dazu stützt sich die Bodenpolitik in Biel seit vielen Jahrzehnten auf einen soliden, parteiübergreifenden Konsens. Die Bieler Stadtexekutive, sowohl die linke als auch die rechte, konnte daher die Grundstückverwaltung der Stadt schrittweise ausweiten“.

Das Ergebnis: Die Stadt Biel ist heute Eigentümerin von etwa einem Viertel ihres Territoriums. Dieser Zugriff der städtischen Behörden auf Parzellen, die oftmals strategisch sehr günstig gelegen sind, erleichtert die Durchführung umfangreicher städtebaulicher Projekte massgeblich. Zudem kann dadurch schnell auf die Bedürfnisse der Industrie reagiert werden, insbesondere in wirtschaftlich schwierigen Zeiten.

Die aufeinanderfolgenden Krisen der Stadt – die grosse Depression der 1930er Jahre, der Zweite Weltkrieg, die Uhrenkrise (1975-1985), die Subprime-Krise – reichten lange Zeit, um die politische Klasse von Biel durch Notwendigkeit zu vereinen und um erneut möglichst schnell das Wachstum zu fördern.

*Julien* – „Diese Fähigkeit, nach schwierigen Perioden immer wieder aufzustehen, ist ein Markenzeichen meiner Stadt. Seit sich die Uhrenindustrie Mitte des 19. Jahrhunderts etablierte, schaute

Biel immer wieder nach vorne, erneuerte sich und erkundete neue Entwicklungswege; manchmal mit, manchmal ohne Erfolg. Die Rechte verfolgte dieses Wachstumsziel, um die Industriekreise zufriedenzustellen, die Linke, um Arbeitsplätze im Sekundärsektor zu erhalten. Deshalb befürwortete die Bevölkerung diese wachstumsfreundliche Politik lange Zeit“.

Beim Durchqueren des ganzen Industriegebiets des Bözingenfelds, in dem ein Drittel der Arbeitsplätze der Stadt angesiedelt sind, war die Bedeutung der Industrie für die Bieler Wirtschaft deutlich zu spüren. Seit der Jahrtausendwende siedelten sich hier zahlreiche Unternehmen an. Darunter natürlich die Uhrengiganten Rolex und Swatch Group, aber auch auf Mikro- oder Präzisionstechnik spezialisierte Unternehmen, die zum Teil aus der Umgestaltung ehemaliger Bieler Industrien hervorgegangen sind (z.B. MPS oder DT Swiss)<sup>44</sup>. Manche stellten ihre Tätigkeit ein, so z.B. im Jahr 2014 der Solarmodulhersteller Sputnik Engineering. Doch als Eigentümerin kann die Stadt diese Grundstücke schnell wieder anderen Unternehmen in Form von Baurechten zur Verfügung stellen.

*Sébastien* – „Dank dieser Kontrolle über Grund und Boden, auf die die Stadt heute so stolz ist, kann sie ihre wirtschaftliche Entwicklung geschickt steuern. Mich fasziniert aber, dass die Behörden damals beabsichtigten, einen Flughafen in Biel zu errichten, eine Strategie, die allerdings kläglich scheiterte“.

„Das sagt viel über den Bieler Geist, der rasch wieder aufsteht, und auch über seinen wirtschaftspolitischen Pragmatismus aus“, bemerkte Julien, während wir vor den Fussball- und Hockeystadion anhielten, die in der 2015 eröffneten Tissot Arena untergebracht sind (Infobox 1).

<sup>44</sup> Micro Precision Systems AG (MPS) stellt mikrotechnische Komponenten für orthopädische Zwecke, die Uhrenindustrie oder auch die Luft- und Raumfahrtindustrie her. DT Swiss wiederum ist auf die Herstellung von Rädern und aerodynamischen Komponenten für Rennvelos spezialisiert. DT Swiss wurde 1994 von einem ehemaligen Angestellten der Vereinigten Drahtwerke gegründet, der den Konkurs des Industriekonzerns zum Anlass nahm, diesen Produktionszweig aufzukaufen und als unabhängiges Unternehmen weiterzuführen.

### **Infobox 1**

#### **Bieler Pragmatismus auf dem Bözingenfeld: Von den Bieler Stadien zur Tissot Arena.**

Um die Jahrtausendwende mussten die Eishalle – auf Bielerisch „Eisstadion“ genannt – und das Fussballstadion saniert werden, doch die Gemeindefinanzen verzeichneten rote Zahlen. Ab 2005 entwickelten die Behörden dann einen cleveren Finanzierungsplan, der es der Stadt ermöglichte, Stadien zu bauen, in denen Fussball und Hockey kombiniert werden konnten.

Die Stadt ging eine öffentlich-private Partnerschaft mit dem Totalunternehmer HRS ein und vereinbarte, dass ihr die Stadien für 78,7 Mio. Franken auf eigenem Grund und Boden geliefert wurden. Anschliessend brachte sie mehr als die Hälfte dieser Summe auf, indem sie über eine Zonenänderung den Bodenwert ihrer eigenen Grundstücke erhöhte. Ein Drittel der Summe wurde durch Grundstücksverkäufe erworben, darunter auch dasjenige für die neue Rolex-Manufaktur, eine der wenigen Ausnahmen vom Baurechts-Prinzip. Der Restbetrag wurde schliesslich vom Kanton Bern über den kantonalen Sportfonds getragen.

Dieses Gesamtkonzept wurde im Dezember 2007 von 73% der Stimmberechtigten befürwortet. Die Krise von 2008-09 und ein später Einspruch der Migros verzögerten jedoch den Bau. Zur Entschärfung der Situation ging die Stadt eine neue Partnerschaft mit der Swatch Group ein und die Stadien wurden in „Tissot-Arena“ umbenannt. Seit ihrer Einweihung im September 2015 schufen sie innerhalb des Industriegebiets Bözingenfeld ein neues Zentrum.

### **Eine Schüss, die (ver)bindet**

Nach der Besichtigung der Sportanlagen und der Geschäftseinrichtungen liessen wir das Industriegebiet hinter uns und

gelangten in das Wohnviertel Bözingen. Die ehemalige Dorfgemeinde Bözingen wurde Anfang des 20. Jahrhunderts zusammen mit Vingelz, Mett und Madretsch an Biel angegliedert.

*Julien* – „Hier gibt es noch einen gewissen dörflichen Geist, auch wenn sich relativ anonyme Miethäuser aneinanderreihen, unterbrochen von kleinen Reihen- oder Einfamilienhäusern“, stellte Julien fest. „Es ist die Schüss, der Fluss, der aus der Taubenlochschlucht kommt, der sie verbindet. Meiner Meinung nach verbindet die Schüss aber noch viel mehr: auch den Osten und Westen der Stadt, den Berner Jura und das Seeland sowie den französisch- und den deutschsprachigen Teil des Kantons Bern.“

Vor allem aber war die Schüss der Auslöser für die Entwicklung der Industrie im 19. Jahrhundert. Ihre Wasserkraft wurde von Indiennen-, den Uhrenmanufakturen und der Schwerindustrie wie den Vereinigten Drahtwerken genutzt. Diese Fabriken waren am Ausgang der Schlucht angesiedelt, beschäftigten bis zu 1000 Menschen und ihre Gebäude bedeckten den Fluss vollständig“, erzählte Julien. „Nach dem Konkurs der Drahtwerke Anfang der 1990er Jahre wurden die Fabriken dann nach und nach abgerissen. Demnächst sollen sie durch einen Wohnkomplex mit einem 19-stöckigen Turm ersetzt werden.“

Da die Stadt 1993 die meisten Grundstücke der Drahtwerke aufgekauft hatte, konnte sie die Verhandlungen mit den neuen Investoren lenken und musste durch den Verkauf des Grundstücks nur 15% der Kosten für die Sanierung des Geländes zahlen.

Auf der anderen Seite der Kantonsstrasse stiessen wir wieder auf die Schüss, die am Renfer-Areal entlang fliesst, das nach dem Sägewerk, das bis 1992 dort stand, benannt ist. Nach einem Grossbrand kaufte die Stadt einen Teil des Geländes auf, um es in ein Wohnquartier umzuwandeln. Trotz der angespannten Gemeindefinanzen war dies das erste Projekt zur Wiederbelebung Biels nach der Uhrenkrise, die die ganze Stadt in die Rezession gestürzt hatte.

*Sébastien* – „Das Renfer-Areal erregte meine Aufmerksamkeit, weil es den Beginn eines neuen Stadtentwicklungsmodells markierte, das sich nicht mehr nur an den Bedürfnissen der Industrie orientierte, sondern auch an der Notwendigkeit, neue Einwohnerinnen und Einwohner anzuziehen“.

*Julien* – „Das stimmt. Eine ganze Generation wurde von der schweren Krise geprägt und der amtierende Stadtpräsident Erich Fehr erzählt gerne, dass er als Kind davon geprägt wurde, dass damals in der ganzen Stadt nur ein einziger Kran in Betrieb war. Doch schon in den frühen 1990er Jahren begann sich Biel wieder zu erholen.“

Um Dienstleistungsunternehmen anzuziehen, setzte die Stadtregierung damals auf die Zweisprachigkeit und warb mit Biel als „Stadt der Kommunikation“. 1991 gelang es ihr, sich den Sitz des neuen Bundesamtes für Kommunikation zu erkämpfen, woraufhin sich in Biel mehrere nationale Call-Center ansiedelten. Parallel dazu wurden sich die städtischen Behörden der Chancen bewusst, die die Metropolisierung des Schweizer Territoriums bietet: Um neue Steuereinnahmen zu generieren, versuchten sie von nun an, Bewohnende anzuziehen, die nicht unbedingt in Biel arbeiteten. Ihnen gute Lebensbedingungen zu bieten, wurde genauso wichtig wie die Gewährleistung optimaler Standortbedingungen für Unternehmen. Biel, das sich im Industriesektor auf einen harten internationalen Wettbewerb eingestellt hatte, verschrieb sich fortan einem nationalen Wettbewerb um neue Bewohnerinnen und Bewohner. Die zentrale Lage der Stadt, nur eine Zugstunde von Zürich, Basel und Lausanne entfernt, bewährte sich in dieser Hinsicht – ab den 2000er Jahren stieg die Bevölkerung erneut an.

## **Ein Swatch Drive neben einem experimentellen Stadion**

Geht man weiter am Fluss entlang, gelangt man bald zur Schüssinsel, einem öffentlichen Park, der bei den Bielerinnen und Bielern sehr



beliebt ist. Der prestigeträchtige Hauptsitz der Marke Swatch, der vom japanischen Architekten Shigeru Ban erbaut wurde, dominiert das Gelände und sticht ins Auge. Das gilt auch für das neue Wohnquartier, das an den Park angrenzt. „Arbeitsplätze, Wohnungen und ein neuer öffentlicher Raum – all dies wurde in den letzten zehn Jahren dank dem Grundstückmanagement der Stadt Biel realisiert (Infobox 2). Das Quartier ist ein Musterbeispiel für Ausgewogenheit, sowohl in städtebaulicher als auch in finanzieller Hinsicht“, ist Sébastien begeistert. „Ja, genau, diese Umwandlung zeigt, wie es Biel immer wieder gelingt, den aktuellen Bedürfnissen der Uhrenindustrie gerecht zu werden und gleichzeitig lebenswerte Wohnquartiere zu schaffen“, fügte Julien hinzu.

### **Infobox 2**

#### **Bieler Pragmatismus: Ein einfacher Grundstückstausch lässt ein neues Stadtquartier entstehen.**

Im März 2008 beschloss die Swatch Group, neben dem Sitz von Omega einen neuen, eigenen Sitz für ihre Swatch-Marke zu errichten. Das Nachbargrundstück ist jedoch von der Pensionskasse Previs erworben worden, um dort Wohnungen zu bauen. Als Eigentümerin einer dritten, angrenzenden Parzelle schlug die Stadt Previs daraufhin einen Grundstückstausch vor. Parallel dazu änderte sie die Zoneneinteilung, um das gesamte Gebiet bebaubar zu machen, und übertrug ihre Baurechte an Swatch und Previs. Die Pensionskasse stimmte dem Tausch zu und die Grundstückstransaktionen wurden Ende 2008 von 84% der Bieler Stimmberechtigten abgesegnet. Am Ende profitierten alle Beteiligten. Swatch konnte ihren Hauptsitz bauen (Einweihung 2019), Previs seine Wohnungen und die Stadt ihren Park Schüssinsel (beide 2017 eingeweiht).

Vor den prestigeträchtigen Gebäuden, in denen Omega und Swatch angesiedelt sind, bewunderte Sébastien die Nachbildung der Mondlandefähre von Apollo 11 und einen „Drive“, wo man eine Uhr kaufen kann, ohne aus dem Auto aussteigen zu müssen. „Welche andere Stadt würde es heute wagen, den Bau eines solchen Ort des Konsums zuzulassen, an dem das Auto König ist?“, fragte der Genfer lächelnd. An das Zitat von Moritz Leuenberger erinnernd, betonte Julien: „Dies verdeutlicht den ‘amerikanischen’ Geist von Biel, der sich sowohl in der starken Verbundenheit mit dem Auto<sup>45</sup> als auch in einer Offenheit ausdrückt, die es jedem ermöglicht, sich hier niederzulassen und sein Glück zu versuchen.“ Die aufeinanderfolgenden Einwanderungswellen, die die Stadt seit fast zwei Jahrhunderten erlebte, zeigten: Von den Uhrmacherinnen und Uhrmachern aus dem Jura, die Mitte des 19. Jahrhunderts die französische Sprache in der Stadt etablierten, über die Italienerinnen und Italiener und Spanierinnen und Spanier zur Zeit des Wirtschaftswunders bis hin zu den afrikanischen Migrantinnen und Migranten von heute – sie alle haben zum Wohlstand und zur Vielfalt der Stadt beigetragen.

Diese Durchmischung der Bevölkerung fördert zweifellos eine gewisse Aufgeschlossenheit gegenüber unkonventionellen Projekten. Während das autonome Jugendzentrum mit seiner charakteristischen Kuppel stolz das Stadtzentrum überragt (Abb. 2), werden die Bieler Industriebrachen regelmässig von Kunstschaffenden aus der ganzen Schweiz besetzt.

*Julien* – „Als das Gurzelenstadion – die Heimstätte des FC Biel, bis man es durch die Tissot Arena ersetzte – frei wurde, forderte ein Kollektiv von Bürgerinnen und Bürgern rasch, die Tribünen, Umkleidekabinen und den Rasen übernehmen zu können, um sie in ein umfassendes soziokulturelles Projekt umzuwandeln. In anderen Städten würde ein solcher Antrag bei den Behörden sicherlich Misstrauen hervorrufen. Aber in Biel stiess er auf offene Ohren“.

<sup>45</sup> Biel ist übrigens die einzige Schweizer Stadt, in welcher sich eine Autofabrik niederliess. Von 1936 bis 1975 unterhielt General Motors hier ein Montagewerk.



**Abbildung 2** Die Coupole ist ein legendärer Ort alternativer Kultur in Biel und liegt mitten im neuen Wohnquartier Esplanade. Fotografie: Meyer & Kangangi.

Seitdem beherbergt die Gurzelen den einzigen Rasentennisplatz der Schweiz, in den ehemaligen Umkleidekabinen richteten sich Musikstudios ein und auf dem ehemaligen Mittelkreis wächst Korn. Einige Projekte hatten Bestand, andere hingegen wurden rasch wieder ersetzt, während hier ein Projekt für Wohngenossenschaften entwickelt wird, nach dessen Realisierung diese „Zwischennutzung“ andere Orte in Beschlag nehmen wird.

„Biel ist ein verlorener Berliner Stadtteil in der Schweiz.“

Andrea Marioni, Künstler aus dem Tessin,  
Direktor von Espace libre.

„Mir gefällt dieses Kleinstadtleben [...]. Hier gibt es viel Do-It-Yourself-Aktivismus, man lernt, indem man etwas selber tut.“

Chri Frautschi, Leiterin der Kunstgalerie Lokal-int.  
in: Gasparina (2018: 18, eigene Übersetzung).

## **Punks versus Hotel: Ein Zusammenleben nach Bieler Vorbild**

Auf dem Weg zurück ins Stadtzentrum konnten wir dank dem Wegerecht, das von der Swatch Group bei den Grundstücksver-

handlungen im Zusammenhang mit der Schüssinsel gewährt wurde, hinter den Omega-Gebäuden an der Schüss entlanggehen (Infobox 2). Kurz darauf teilt sich dort das Flussbett in drei Teile: Der Hauptkanal, mit dem die Ebene im 19. Jahrhundert trockengelegt wurde, führt auf geradem Weg zum See, während ein kleiner Arm in Richtung Altstadt abzweigt und ein weiterer sich bis nach Madretsch und Nidau führt. Folgt man letzterem, kommt man ganz nah am Rangier- und Güterbahnhof vorbei, einem riesigen Areal im Herzen der Stadt, dessen Zukunft von derjenigen der Eisenbahn abhängt. „Im Moment benötigt die SBB diese Zuginfrastruktur und die umliegenden Grundstücke sind noch nicht ausreichend frequentiert. Aber ich wette, dass die SBB hier bald ähnliche Quartiere bauen wird, wie sie am Genfersee oder in der Region Zürich entstanden sind“, sagte Sébastien. In Erwartung einer möglichen anderen Zukunft werden hier weiterhin Züge rangiert und Graffiti sich auf den Wänden der Lagerhallen überlagern.

Folgt man weiterhin dem dritten Arm der Schüss, gelangt man mitten ins Gebiet des ehemaligen Gaswerks. In den 2000er Jahren entstand in diesem Areal ein Wohnquartier, das auch Büros umfasst.

*Julien* – „Die Bieler Behörden waren sich des Wertes dieser Grundstücke, die ihnen in diesem Fall nicht gehörten, bewusst und forderten von den Bauherren eine strikte und dichte Stadtplanung. Nach und nach verwandelte sich dieses riesige Gebiet im Stadtzentrum, bis nur noch die berühmte Kuppel des Autonomen Jugendzentrums (AJZ) in der Mitte des Geländes herausragte (Abb. 2). Ich habe viele Abende im „La Coupole“ verbracht. Dort herrscht grosse Freiheit und der Betrieb wird noch von den Nutzerinnen und Nutzern bestimmt. In vielen anderen Städten hätte ein solcher Ort um seine Existenz bangen müssen, doch in Biel ist genau das Gegenteil der Fall!“

„La Coupole“ wird seit Herbst 2021 renoviert und wurde 2023 wiedereröffnet. Fast zwei Drittel der Kosten für die Sanierung und Erweiterung werden von der Stadtverwaltung getragen, während das

restliche Drittel aus Spenden- und Selbstfinanzierungskampagnen des AJZ stammt.

Gegenüber der Coupole entsteht ein neuer Gebäudekomplex, der Dienstleistungsunternehmen, Wohnungen und ein Hotel beherbergen soll. Diese Entwicklung lässt Julien jedoch ein wenig zweifeln: „Die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Zusammenleben werden für die Punks, die sich dort immer abwechselnd mit Rappern, Rockern und Reggae-Fans aufhalten, zweifellos nicht einfach sein. Aber wir setzen darauf, dass der Geist der Offenheit von Biel dafür sorgen wird, dass dieser symbolträchtige Ort weiterbesteht.“

### **Misserfolge, um die Zukunft neu zu überdenken?**

Die Fähigkeit Biels, verschiedene Milieus und gesellschaftliche Visionen zu vereinen, zeigte sich in der Vergangenheit schon oft, z.B. in den 1920er- und 1930er Jahren, als das gesamte Bahnhofsquartier auf Betreiben der sozialistischen Behörden nach den Vorgaben moderner Architektur gebaut wurde. „Im Zentrum dieses Quartiers stehen sich das Hotel Elite und das Volkshaus gegenüber“, zeigte uns Julien, als wir auf den Guisanplatz gelangten.

*Julien* – „Die Stadtbehörden, die davon überzeugt waren, dass Biel sowohl Unternehmende braucht, die sich in gemütlichen Salons treffen, als auch Gewerkschaften, die ihre Mitglieder in grossen Sälen mobilisieren können, konnten die Bevölkerung davon überzeugen, den Bau dieser beiden symbolträchtigen Gebäude gleichzeitig finanziell zu unterstützen. Ihre Funktionen waren zwar gegensätzlich, aber dennoch stark voneinander abhängig.“

*Sébastien* – „Die Fähigkeit der Stadtexekutive, den Stadtrat sowie die Stimmberechtigten zu mobilisieren, ist eine weitere Besonderheit von Biel. Trotz sehr häufiger Volksabstimmungen wurden Projekte der Exekutive an der Urne nur selten abgelehnt, schon gar nicht, wenn es um Raumplanung oder Bodenpolitik geht.“

*Julien* – „Bis vor kurzem war dies tatsächlich der Fall“, merkte *Julien* an. „Doch die Unterstützung der Bielerinnen und Bieler für die wachstumsfreundliche Politik der Behörden bröckelt seit einigen Jahren. Nachdem an der Urne die Neugestaltung von zwei öffentlichen Räumen, darunter der Bahnhofplatz, abgelehnt wurde, waren es dann die seit langem aufgegleisten Projekte der Autobahn-Westumfahrung und des neuen Stadtteils AGGLOlac, die von Bürgerinitiativen blockiert wurden“.

*Julien* fordert *Sébastien* auf, von seinem Velo abzusteigen, um den Bahnhof zu durchqueren.

Wir benutzten dann die Unterführung, die anlässlich der Expo.02 in Richtung Süden verlängert wurde, um einen direkten Zugang zur *Arteplage* zu ermöglichen. „Die Landesausstellung hat nicht nur Biels Selbstbewusstsein gestärkt, sondern die Stadt auch näher an ihren See gebracht“, stellte *Julien* fest. „Im Sommer marschieren über diesen Durchgang Dutzende Jugendliche in Badekleidung in Richtung See. Dies verleiht der Stadt ein mediterranes Flair.“

Aufgrund der Expo.02 entstand südlich des Bahnhofs, zwischen Biel und der Nachbargemeinde Nidau, ein grosser Raum aus ehemaligen Brachen, der schon bald Visionen einer neuen Stadt vermittelte. Die ersten Etappen für diesen Stadtwandel wurden an der Urne deutlich befürwortet, ebenso wie der Bau des Schweizerischen Innovationsparks und des Campus der Berner Fachhochschule. Die beiden Projekte, an denen wir vorbeikamen, sollen Biel dank einer engen Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Region zu einem neuen Zentrum für Ausbildung und angewandte Forschung machen.

„Die Entwicklung von Biel schien in gewohnten Bahnen zu verlaufen, bis diese beiden von mir erwähnten Grossprojekte durch den heftigen Widerstand der Zivilgesellschaft blockiert wurden“, fuhr *Julien* fort. Die Westumfahrung war ein langjähriges Riesenprojekt der regionalen Mobilitätspolitik und sah insbesondere zwei offene Autobahnausfahrten in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums vor. Nach langen Diskussionen zwischen Befürworterinnen und Befürwortern, Gegnerinnen und Gegnern und Behörden beschloss

der Bund Anfang 2021, dieses Projekt, das von einem Grossteil der Öffentlichkeit als anachronistisch angesehen wurde, aufzugeben.

Das zweite Projekt, AGGLOlac, hätte auf dem ehemaligen Gelände der Expo.02 entstehen sollen. In Nidau, wo die Stadt Biel Parzellen besitzt, sollte ein Wohnquartier für 1700 Einwohnerinnen und Einwohner mit einem Erholungs- und Freizeitbereich am See entstehen. Die Projektträger konnten jedoch weder in Biel noch in Nidau überzeugen, und das Projekt wurde im Frühjahr 2021 von den Parlamenten beider Städte abgelehnt (Infobox 3).

### **Infobox 3**

#### **Die Räder des wachstumsfreundlichen Pragmatismus geraten ins Stocken: das Projekt AGGLOlac**

Das Projekt AGGLOlac beruhte auf einer öffentlich-privaten Partnerschaft zwischen der Stadt Biel, der Gemeinde Nidau und der Immobiliengesellschaft Mobimo, die den 2011 durchgeführten Investorenwettbewerb gewann. Es war vorgesehen, dass die Stadt Biel die Grundstücke für 100 Millionen Franken an Mobimo verkaufen würde, was dem Dreieinhalbfachen des Kaufpreises entsprach. Mit dem Gewinn aus den Grundstücken sollten die Kosten für öffentliche Einrichtungen gedeckt werden. Mobimo wiederum sollte von der geplanten hohen Dichte des Quartiers profitieren, das mehrere 7- bis 9-stöckige Gebäude sowie ein „Turmhaus“ – ein typischer Bieler Begriff – mit 16 Stockwerken umfasste.

Das erste Problem trat 2012 auf. Die Volksinitiative „Publilac“ forderte, dass die Parzellen entlang des Sees unverbaubar und für die Öffentlichkeit zugänglich blieben. Diese Initiative wurde schliesslich für ungültig erklärt, wirkte sich aber trotzdem auf den Architekturwettbewerb von 2014 aus, da der ausgewählte Entwurf grosse Grünflächen in Seenähe vorsah. Der Entscheid konnte jedoch die Gründung von Vereinigungen, die sich gegen das Projekt aussprachen, nicht

verhindern. Unter Druck gesetzt, forderte eine Mehrheit des Bieler Parlaments 2017, dass man nur einen Teil des Landes an Mobimo verkaufte, während der Rest in Form von Baurechten DDPs, insbesondere an Wohnbaugenossenschaften, vergeben werden sollte. Dennoch sorgten die hohe Dichte des Quartiers und der öffentliche Zugang zum Seeufer weiterhin für Diskussionen. Am Schluss waren es die Parlamente von Biel und Nidau, die dem Projekt ein Ende setzten, indem sie die Vereinbarung, die sie an Mobimo gebunden hätte, ablehnten.

Am Ende unserer Velofahrt am Seeufer und vor dem Aperitif in einer alten Industriehalle, die in eine Bar und einen Ausstellungsort umgewandelt worden war, diskutierten wir, ob diese beiden Misserfolge das Ende einer Stadtentwicklung aufzeigen, die bislang trotz aller Widerstände von der gesamten politischen Klasse Biels unterstützt wurde? Könnten sie auf einen bedeutsamen Verlust an Legitimität und Handlungsfähigkeit der Bieler Behörden hinweisen, denen es bislang immer gelungen war, städtebauliche Grossprojekte zu verteidigen und zu verbinden? Oder sind diese Misserfolge ein Ausdruck der wachsenden ökologischen und sozialen Bedenken der Bevölkerung, die aufgrund dieser aussergewöhnlichen Projekte stark zugenommen hatten?”

Die Antwort ist sicherlich mehrschichtig. Aber im Grunde ist sie bedeutungslos, denn egal, welcher Weg eingeschlagen wird: Wir sind überzeugt, dass es Biel gelingen wird, sich erneut neu zu erfinden, indem sie den Kurs ihrer Entwicklungspolitik ändert, dabei aber ihre Kontrolle und pragmatische Sicht des Grundbesitzes beibehält, indem sie ihr Governance-Modell überarbeitet, dabei aber weiterhin über Parteigrenzen hinweg zusammenarbeitet und Dialoge führt, sei es mit den alternativen Kreisen der Coupole oder den Industriekreisen. Und sicherlich auch dadurch, dass sie eine „mittelgrosse“ Stadt bleibt, die sich von den grossen Schweizer Städten abhebt, indem sie innovative Lösungen anwendet, in welche ihre Stärken, aber auch ihre Misserfolge einfließen.



## Referenzen

Gasparina, Jill (2018). Tous les chemins mènent à Bienne, *Le Temps*, 18. August, S. 18.

Liechti Gertsch, Teres (2021). Blick auf Biel aus Distanz/Bienne vue de loin, in *Biel-Bienne*. 24. August, S. 11.



# La Chaux-de-Fonds am Strand

Lisa Asticher und Célia De Pietro<sup>46</sup>



## Einleitung

*Célia* – La Chaux-de-Fonds ist eine Stadt, die mich überall hinbegleitet. Obwohl ich seit fast zehn Jahren in Lausanne lebe und diese Stadt liebe, kann ich es einfach nicht lassen, Anekdoten über meine Heimatstadt zu erzählen. Da mein Akzent mich verrät (und ich bin stolz darauf), kommt es oft vor, dass ich bei einem Bier oder Kaffee aufzähle, was meine Stadt in den Bergen zu einem so besonderen Ort macht. Selbst auf die Gefahr hin, dass ich irgendwann von einem Freund als „Tchauvine“ bezeichnet werde, ein Gemisch von „Tchaux“ (eine Kurzform von la Chaux-de-Fonds) und „Chauvinistin“.

*Lisa* – Das Wesen der Stadt ist für ein nicht geübtes Auge nur schwer erfassbar. Für mich ist La Chaux-de-Fonds ein kleines alternatives Nest auf 1000 Metern Höhe in den Neuenburger Bergen, in dem ununterbrochen neue kulturelle und künstlerische Projekte

<sup>46</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

entstehen. Diese Kreativität, die oft wenig mit der elitären Kultur der Bourgeoisie zu tun hat, wird genau dank derjenigen Eigenschaften möglich, für welche die Stadt oft vergessen wird: ein wenig abgelegen, nicht zu dicht bevölkert und eher nicht wohlhabend. In einem solch schwierigen und verworrenen Umfeld können die besten Ideen entstehen, darunter das Strassenkunstfestival „La Plage des Six Pompes“<sup>47</sup>. La Chaux-de-Fonds, eine Uhrmachstadt ist eigentlich dafür bekannt, „die Zeit zu machen“. Anfang August aber steht die Zeit hier eine Woche lang still und macht Platz für das, was hier alle einfach „La Plage“ nennen.

*Célia* – Im Erzählen des Festivals stelle ich auch die Stadt La Chaux-de-Fonds vor. Zur Vermittlung des Kontexts und um besser verständlich zu machen, wie spannende Ideen wie „La Plage des Six Pompes“ in La Chaux-de-Fonds entstehen, möchte ich zunächst ein Porträt der Stadt und ihrer Geschichte vermitteln und in einem zweiten Schritt „La Plage“ vorstellen. Zu diesem Zweck verwende ich auch die Schilderungen mir mehr oder weniger nahestehender Personen. Der von Lisa und mir gemeinsam verfasste Text ist eine Entdeckungsreise zu La Chaux-de-Fonds und „La Plage“ entlang unserer persönlichen Erfahrungen<sup>48</sup>.

## La Tchaux

*Célia* – Als ich La Chaux-de-Fonds verliess, stellte ich fest, dass das, was ich als normal erachtete, nicht unbedingt auch anderswo zu finden war. Die Stadt bleibt fest in ihren Bergen verankert, obwohl sie auf zwei Wegen mit dem Mittelland verbunden ist, nämlich

<sup>47</sup> Der Name des Festivals wurde gewählt, weil es einerseits darauf abzielt, diejenigen, die in den Ferien nicht ans Meer fahren können, mit erschwinglichen Veranstaltungen in die Ferne zu entführen. Andererseits findet das Festival auf dem Place des Six-Pompes im Zentrum der Stadt La-Chaux-de-Fonds statt.

<sup>48</sup> Wir möchten daran erinnern, dass wir als zwei weisse Cis-Frauen aus unserer eigenen Perspektive sprechen. Wir bedanken uns herzlich bei allen, die uns ihre Erfahrungen mit „La Plage“ mitgeteilt haben. Zwar konnten wir nicht jeden Bericht aufgreifen, aber alle Einsendungen waren für das Verfassen dieses Kapitels sehr wichtig.

einerseits durch einen Zug und eine Autobahn mit Neuenburg, dem Hauptort des Kantons und andererseits durch einen Regionalzug und eine kantonale Strasse mit der Stadt Biel im Kanton Bern. Doch die Stadt besteht fort, was ein starkes Gefühl der Zugehörigkeit und Verbundenheit aufkommen lässt. Aus diesem Grund wird die Stadt oft für ihre Solidarität und ihre herzliche Gastfreundschaft gerühmt. 1867 beschrieb der durchreisende Karl Marx sie als „eine einzige Uhrenmanufaktur“, ein Gesamtwerk.

*Lisa* – Der schachbrettartige Aufbau der Uhrenstadt, die als UNESCO-Weltkulturerbe anerkannt ist, vermittelt in greifbarer Form die Essenz dieses Ortes: eine Industriestadt von Arbeitenden, die vor der Niederlassung der grossen Uhrenfabriken in kleinen Werkstätten in ihren Wohnhäusern Uhren hergestellt und repariert haben. In diesem Kontext und verbunden mit den zahlreichen Migrationswellen gesellt sich der anarchistische Einfluss der jurassischen Nachbarschaft, der die Stadt in ein Zentrum mit stark kommunistischem und anarchistischem Anstrich verwandelt. Davon zeugen auch einige Briefe des russischen Philosophen Bakunin<sup>49</sup> sowie der Besuch Lenins Anfang des 20. Jahrhunderts. Mir ist bewusst, dass es wahrscheinlich heikel ist, diese Vergangenheit mit der Entstehung der für La Chaux-de-Fonds typischen Solidarität, Einheit und Inklusivität zu verbinden. Die Stadt bleibt aber historisch betrachtet proletarisch, links und fordernd. Sie ist prädestiniert für kulturelle Aktivitäten und Austausch, denn sie zieht als wichtiges Zentrum der Schweizer Uhrenindustrie Arbeitende aus dem Ausland an, hat viele Kunstschaffende mit internationaler Reichweite hervorgebracht und ist der Geburtsort einer originellen Form des Jugendstils, nämlich des *style sapin* – des Tannenstils. Dennoch wird sie oft übersehen und schreibt öfter rote als schwarze Zahlen.

*Célia* – Die Menschen dort sind nicht nur kreativ, sondern auch erfinderisch. Um die Stadt zum Leben zu erwecken, haben oft auf

<sup>49</sup> Siehe Enckell (2018).

Bildungszwecke ausgerichtete Kunstprojekte Hochkonjunktur und werden manchmal sogar institutionalisiert. Dadurch werden sie zum Bezugspunkt für das Engagement und die Vermittlung von Kultur, zunächst auf lokaler Ebene, dann aber oft auch im ganzen Kanton und in den angrenzenden Regionen. Zuerst geschah dies mit dem berühmten Théâtre populaire romand (TPR), bei der Musik- und Theaterschule „Ton sur Ton“ und vor kurzem auch beim Zirkuskunstzentrum Circo Bello. Die Idee ist und bleibt dieselbe: Kultur soll für junge und ältere, einkommensschwächere und Menschen mit Behinderungen oder Migrationshintergrund zugänglich gemacht werden. Auch wenn viele, entweder aus freien Stücken oder oft auch aus Notwendigkeit, aufgrund von Weiterbildungen oder der Karriere wegziehen, lässt sich die Verbindung zu dieser Stadt in den Bergen nur schwer abbrechen. Davon zeugt, dass viele junge, kreative Menschen, die zur Ausbildung weggegangen waren, zurückkehren und in der Stadt den idealen Ort sehen, um ihre Inspirationen weiterzuverfolgen und ihre Kunst in einem für alternative Kreationen günstigen Raum zu fördern, wie der vielseitige Musiker Louis Jucker in seiner Rede anlässlich der Verleihung eines Schweizer Musikpreises 2021, die hier aus dem Französischen übersetzt wird, bezeugte:

„Nehmen Sie eine Stadt, die etwas abgelegen in der Natur liegt, aber nicht allzu schlecht mit dem nationalen öffentlichen Kommunikationsnetz verbunden ist. Sorgen Sie dafür, dass die Mieten niedrig bleiben [;] vergessen Sie nicht, ab und zu ein paar Spenden an „Amateur-Organisationen“ zu entrichten. Lassen Sie die Bars laute, sehr laute Musik spielen, auch wenn es in den Ohren weh tut [;] Lassen Sie die Leute in ihren Ecken basteln. Geben Sie uns vor allem Zeit, etwas zu entwickeln, auch wenn es am Anfang sehr nervenaufreibend ist und Ihnen nicht so gut gefällt. Natürlich entstehen mit meiner kurzen, etwas vagen Gebrauchsanweisung eine Menge Bands von „Hundepunks“ („punks à chien“), die keine klare Botschaft haben, die für Ihren Geschmack etwas zu politisiert sind und über welche Sie sich ärgern werden. Ich garantiere Ihnen aber, dass Sie unter den vielen Kunstschaffenden auch solche finden

werden, denen Sie Preise wie diesen verleihen können und die Ihnen so dankbar sein werden wie ich es bin.“

Es ist dieses magische, für La Chaux-de-Fonds typische, Rezept, welches das Aufblühen unzähliger Künstlerinnen und Künstler, kreativer Projekte und sozialer Initiativen ermöglicht hat und auch weiterhin ermöglicht. Das Festival La Plage des Six Pompes ist hierfür ein prominentes Beispiel.

### **La Plage des Six Pompes**

„La Plage ist ein zeitloser Raum. Ich sage bewusst „Raum“, denn die Stunden, Minuten, Sekunden, Tage vergehen auf völlig unterschiedliche Weise. Es ist, als würde man alles gleichzeitig erleben, Farben, Empfindungen und Emotionen während einer Woche, die eine Sekunde, ein ganzes Leben andauert. [...] Es bedeutet, von einem Ende der Stadt zum anderen zu rennen, wenig zu schlafen, viel zu lachen, Menschen zu treffen und sich in diesem gigantischen, uns überragenden Projekt, ein wenig zu verlieren und selbst zu vergessen.“ (Inès, 23 Jahre)

*Lisa* – Zwar dreht sich die Stadt im Rhythmus ihrer Uhren, doch für einige Wochen im Sommer stehen die Maschinen still und die Fabriken schliessen ihre Tore, um Platz für die Uhrmacherferien zu schaffen. Damals, als noch viele in diesem Bereich arbeiteten, wurde die Stadt unverzüglich auf Standby geschaltet und Familien, die nicht wegfahren konnten, zum Beispiel ans Meer, in ihr Herkunftsland oder sonst wohin, hatten wenig zu tun. Das Festival wurde ins Leben gerufen, um genau denjenigen eine Freude zu machen, die aus irgendeinem Grund nicht in die Sommerferien fahren konnten. Die Idee ist einfach: Musik-, Theater-, Tanz- und Marionettenaufführungen auf der Strasse nach dem „Hut-Prinzip“, das heisst Vergütung je nach Mitteln und Gefallen der Zuschauenden. Meine Beiträge haben sich mit den Jahren verändert: Mit 16 Jahren gab ich als symbolischen Ausdruck meiner Wertschätzung zwischen einem Franken und einem Fünfliber, um



Abbildung 1 Ausgabe 2016 des Festivals. Fotografie: D. Rossetti.

mein beschränktes Ausgeh-Budget nicht zu sehr zu belasten. Heute sind es fünf bis zwanzig Franken. So funktioniert es, so läuft es weiter. Jedes Jahr strömen eine Woche lang bis zu 100 000 Menschen von überall her, um seltsame, lustige oder rührende Darbietungen zu sehen und in einer gemütlichen Atmosphäre Sangria, Mojito oder Grenadinesirup zu trinken. Man trifft eine Freundin, die unweigerlich einen Ratschlag bereit hat: „Hast du die Aufführung dieser oder jener Truppe gesehen? Nein? Ah, dann musst du das unbedingt tun, sie ist genial!“ (Abb. 1)

*Célia* – Es ist eine sowohl individuelle als auch kollektive Erkundungsreise der Vorstellungswelten Kunstschaffender aller Art, aber auch der beeindruckenden Dekorationen der Plätze von La Chaux-de-Fonds. Kollektiv, weil das Festival selbst zum Forschungsgegenstand und Teil des kollektiven Gedächtnisses der Stadt wurde: Noch vor diesen Zeilen sind mehrere Bücher und Arbeiten erschienen, wie von Martin Noverraz (2012) oder von Laura Lestage, die analysiert, wie ein Strassenkunstfestival das Kulturerbe der Stadt zur Geltung bringt (2015). Vor kurzem ist von



der Fotografin Brigitte Ramseyer (Brigou) das Werk „Souviens-toi l'été dernier“ (2019) mit ihren Fotografien des Festivals seit 2007 erschienen. Ferner gibt es individuelle Schilderungen, wie dieses Kapitel, unsere Erzählungen und die der Bewohnenden.

## Der Strand in den Bergen und seine Anrainer

*Célia* – Über soziale Netzwerke und Mundpropaganda haben Lisa und ich zwei Fragen in Umlauf gebracht: „Was bedeutet *La Plage des Six Pompes* für Sie?“ und „Welche Bedeutung hat *La Plage des Six Pompes* für La Chaux-de-Fonds? Und warum?“ Jeder Beitrag war willkommen: von unbeschwerten Erinnerungen bis hin zu dezierten Meinungen. Wir erhielten mehrere Dutzend Antworten, teils von Bekannten, teils von Unbekannten, die spontan den Wunsch hatten, ihre Erfahrungen mit dem Festival zu teilen. Bei der Lektüre habe ich zweifellos viel gelacht, aber ich konnte auch wieder in die Atmosphäre eintauchen, in die mich nur „La Plage“ zu versetzen vermag.

## Mit „La Plage“ aufwachsen

*Lisa* – In meiner Kindheit verpasste ich viele Ausgaben von „La Plage“, weil meine Familie in Italien Ferien machte, aber als Teenager holte ich das schnell nach, sobald meine Eltern mich berechtigter- oder unberechtigterweise für reif genug hielten, um ein paar Tage lang auf mich allein gestellt zu sein. Meine Verbindung zum Festival entstand zunächst durch die Feste und die „Afterpartys“ nach den letzten Aufführungen des „Bikini Tests“, in einem Konzertsaal oder Club, in dem die Party manchmal die ganze Nacht andauerte. Für viele ist das Fest jedoch nur das Sahnehäubchen auf der Torte, da „La Plage“ Teil von etwas viel Grösserem ist, wie Anne (auch Curly genannt, 23 Jahre), die ich zufällig im Rahmen dieses Buchprojekts getroffen habe, sehr treffend beschreibt:

„[La plage] steht für alle Abschnitte meines Lebens [:] Ich habe dort meine ersten Marionetten gesehen und meinen ersten Sirup

getrunken [;] meine ersten Ausflüge mit Freunden unternommen, mit meinen Eltern in der Nähe [;] unglaublich tolle Kunstschaufende entdeckt, die meine Leidenschaft für den Zirkus noch mehr verstärkt haben [;] die Hilfsbereitschaft und die Festivalfamilie kennengelernt, indem ich bei der Gestaltung von Kulissen oder beim Aufbau mithalf [;] mein erstes Bier getrunken und mich zum ersten Mal betrunken [;] unglaubliche Menschen aus der ganzen Welt getroffen und von den ausgefallensten Kulturen und Menschen der Welt gehört. Kurz gesagt: Ich bin mit La Plage aufgewachsen.”

*Célia* – Auch ich bin mit La Plage gross geworden und habe nur die Ausgabe von 1993 verpasst. Man verzeihe mir dies, denn damals war ich noch nicht auf der Welt. Ich habe mir diesen etappenweise erschlossen: von den Veranstaltungen die ich als Kind mit meinen Eltern und meiner Schwester besuchte, bis hin zu den wilden Abenden des „Bikini Tests“, wo, wie bei Lisa, die Nächte zum Tag wurden.

Allerdings sind nicht alle mit „La Plage“ aufgewachsen. Für viele ist das Festival schon seit der Kindheit ein jährliches Ritual, andere haben „La Plage“ erst während der Teenagerzeit oder sogar noch später durch Freundschafts- oder Arbeitsnetzwerke richtig kennengelernt, wie meine Freundin Merita:

„Ich habe eine besondere Beziehung zum „La Plage des Six Pompes“, da ich dieses Festival sehr spät, erst mit 18, entdeckt habe. Ich hatte als Jugendliche vage von dem Festival gehört, verbrachte aber in der Regel alle Sommerferien in meinem Heimatland Kosovo und war während des Festivals nie in La Chaux-de-Fonds. Die Entdeckung von „La Plage“ löste bei mir ein seltsames Gefühl aus, denn ich wusste, dass ich in meiner Kindheit etwas verpasst hatte. Gleichzeitig entdeckte ich voller Begeisterung eine mir ganz neue Welt nur nebenan. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass „La Plage“ in mir gemischte Gefühle auslöst. Es ist eine Erfahrung, die ich erst spät gemacht habe, und manchmal fühle ich mich immer noch nicht auf der gleichen Welle mit der „Welt des La Plage“, obwohl ich zum Freiwilligenteam gehöre. Als „Expat“ in Lausanne ermöglicht „La Plage“ mir jedes Jahr auf neue, mich mit der Stadt

La Chaux-de-Fonds zu verbinden und macht mir deren Magie jedes Mal erneut bewusst.“ (Merita, 27 Jahre alt)

Weil das Festival immer bedeutender wurde, kann es für Migrantenkinder in der Adoleszenz, dem Alter der familiären Emanzipation, schwierig werden, zwischen Familie und Freundschaften zu wählen, was manchmal komplizierte Anpassungen bei der Sommergestaltung erfordert. Ausserdem ist der Einstieg in die „Welt des La Plage“, wie Merita es nennt, nicht unbedingt einfach, da viele Freiwillige, Kunstschaffende und andere Beteiligte sich schon seit Jahren in dieser einen Woche treffen. Die empfundene Kluft hat mit dem unumgänglichen Gefühl der Zusammengehörigkeit bei Ereignissen, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken, zu tun. Ich kann mich aber ganz mit ihrer Aussage identifizieren, dass „La Plage“ zu dem Ort werden kann, den man anderen zeigt, an dem aber auch selbst die Stadt, in der man aufgewachsen ist, und die Menschen, die dort leben, neu entdeckt.

*Lisa* – Als exilierte Chaux-de-Fonnière neige ich dazu, ein allzu strahlendes Bild meiner Heimatstadt zu zeichnen. Doch auch in La Chaux-de-Fonds sind zwischenmenschliche Probleme Teil des Alltags und echte Momente des Austauschs eher selten. „La Plage“ hat auch die Aufgabe, diese Distanzen zu überbrücken. Camille, eine Filmemacherin, die im kulturellen Leben der Stadt sehr aktiv ist, beschreibt dies bei unserem Gespräch folgendermassen:

„Es ist ein Ereignis, das verschiedene Klassen und soziale Gruppen zusammenbringt. Man neigt dazu, La Chaux-de-Fonds als sehr proletarisch zu bezeichnen, aber ich finde, dass die Momente, in denen man sich wirklich „durchmischt“, letztendlich selten sind... Ausser bei La Plage!“ (Camille, 30 Jahre)

## Das Wiedersehen

*Lisa* – Eine Aufführung folgt auf die andere und oft muss man von einer Bühne zur nächsten eilen, um den Beginn der Show

nicht zu verpassen. Einfach? Nur theoretisch, denn man darf die Schwierigkeit, sich in dieser Menschenmenge fortzubewegen, nicht unterschätzen. „La Plage“ bedeutet auch Menschen, sehr viele Menschen. Eine ehemalige Lehrerin aus der Sekundarstufe? Man bleibt stehen und erzählt ihr, wo man im Leben so steht. Eine alte Klassenkameradin? Man schwatzt und schwelgt in Erinnerungen: „Das ist toll, man trifft seine Freundinnen und Freunde, Kumpels, Kolleginnen und Kollegen oder sonstige Bekannte. Man erzählt sich von den Ferien und schaut Vorführungen an.“ (Domingos, 30 Jahre)

Ich besuche diese Veranstaltung ausnahmslos jedes Jahr und sie ist für mich eine Möglichkeit, mich erneut mit dieser Stadt zu verbinden, die ich nach Abschluss der Schule so froh war, endlich verlassen zu können. In gewisser Weise ist dieses Festival, welches einst für jene geschaffen wurde, die dableiben mussten, nun für all jene die weggingen, ein Grund zum regelmässigen Zurückkehren geworden.

*Célia* – Da „La Plage“ in der ersten Augustwoche stattfindet, bedeutet es auch ein Wiedersehen mit all jenen, die mehrere Wochen mit der Familie oder mit Freundinnen in den Ferien waren. „La Plage“ trägt dazu bei, dass der Sommer noch einen Moment länger dauert, während die Temperaturen bereits sinken und Jacken und Schals aus den Schränken geholt werden. Meine Mutter Loretta, die aus dem Tessin „ausgewandert“ ist und seit langem in La Chaux-de-Fonds lebt, erzählte mir, dass die Rückkehr aus den Ferien oftmals wie ein Schlag ins Gesicht wirkt, den „La Plage“ aber ein wenig abschwächt:

„Manchmal nahm ich nicht teil, weil ich am Festival von Locarno war. Wenn ich dann nach La Chaux-de-Fonds zurückkehrte, war es zwar manchmal schon Winter, aber es stand ja noch „La Plage“ an... LA Plage! Es fühlte sich toll an, dass der Sommer noch ein wenig weiterging.“ (Loretta, 65 Jahre)

Das Festival ist für viele ein Muss, das lange herbeigesehnte Sommerereignis und die Woche, in der man keine Ausflüge

plant, weil bald „La Plage“ in die Stadt kommt. Wie meine Tante Monique richtig sagt: „Man organisiert sich immer, um dabei zu sein!“ (Monique, 73 Jahre) Und das bei jedem Wetter. Nostalgisch schwelgt mein Vater in seinen Erinnerungen:

„Einmal gab es eine Ausgabe, bei der das Wetter miserabel war, was uns aber nicht entmutigte, als wir uns in den wenigen Unterkünften versammelten, um den Aufführungen beizuwohnen, die trotzdem stattfinden konnten! Auch das ist „La Plage“, Widerstandskraft zeigen, um diese intensiven Momente zu erleben und die Kunstschaffenden zu unterstützen.“ (Jean-François, 65 Jahre)

## Eine Stadt in Bewegung

*Lisa* – Eine ganze Stadt setzt sich in Bewegung und passt sich dem Rhythmus des Festivals an, um Wiedersehen und neue Begegnungen zu ermöglichen. Einige nehmen gar frei und arbeiten die ganze Woche lang ehrenamtlich in Bars oder stellen ihre Couch Kunstschaffenden oder Freiwilligen zur Verfügung. Wie Jean-François, der Vater von Célia, sagte: „Es ist die Zeit, in der die Stadt am intensivsten lebt, und das nicht in einem vorweihnachtlichen Kommerzrummel oder Trinkgelage, sondern in einer auf Kultur basierenden Gemeinschaft.“ „La Plage“ ist ein Sinnbild und repräsentiert die Stadt, wird dabei sogar zu einer Art Schaufenster: „[...] Es ist eines der wenigen regelmässig stattfindenden „Festivals“, das La Chaux-de-Fonds repräsentiert, das Menschen von weither anzieht, das die Stadt in Bewegung versetzt, das Kunstschaffenden Arbeit gibt und das allen Geschäftsleuten Kunden bringt“, fasst Mehdi, ein dreissigjähriger, ehemaliger Kollege zusammen.

*Célia* – „La Plage“ bedeutet viel Hin und Her in La Chaux-de-Fonds. Kunstschaffende und Freiwillige, die aus allen Teilen der Welt anreisen, Angehörige, die diese spezielle Woche zur Beziehungspflege nutzen. Es ist eine Herausforderung, bei der die Bevölkerung mit anpackt, wie sich Nouille erinnert, ein Freund, mit dem ich mehrere Ausgaben als Freiwillige des Festivals gearbeitet habe:

„1999. Eine abendliche Voltigiervorführung der Truppe To Be 2 riss mich buchstäblich vom Hocker. Ich war von den technischen Fähigkeiten der beiden Voltigierer und der Raffinesse der Ausführung überwältigt. Damals war ich noch ein Kind und konnte angesichts all der Kunststücke vor lauter Glück nicht aufhören zu lächeln. Einige Aufführungen und Waffeln später ging es für den wohlverdienten Schlaf ab nach Hause. Welch eine Überraschung, als am nächsten Tag beim Mittagessen dieselben Hochseilakrobaten an unserem Tisch sassen. Meine Mutter hatte mir nicht verraten, dass sie ein paar Tage bei uns schlafen würden!“ (Nouille, 28 Jahre)

Die gesamte Bevölkerung ist eingeladen, am Abenteuer „La Plage de Six Pompes“ teilzunehmen, sich ganz auf diesen Moment einzulassen, offen und neugierig zu sein, um die – manchmal auch seltsam anmutende – Kunst auf sich wirken zu lassen. Im Laufe der Jahre ist das Festival zu einem Symbol für die Offenheit einer Stadt geworden, die Kultur für alle zugänglich machen will.

### **Schaufenster einer engagierten Stadt**

*Lisa* – Aus intellektueller Ehrlichkeit heraus bin ich manchmal gezwungen, meinen „Tschauvinismus“ mit der Realität vor Ort abzugleichen und zuzugeben, dass in La Chaux-de-Fonds zwar wunderbare Initiativen entstehen, aber nicht immer alles einfach ist. Im Laufe seiner Geschichte hat La Chaux-de-Fonds zahlreiche finanzielle Rückschläge erlitten, zwischen Missmanagement und Skandalen verschiedenster Art, gekoppelt mit kantonalen Spannungen, die die Dialoge manchmal komplex und angespannt machten. Dasselbe gilt für „La Plage“, den ich als Schaufenster einer um Anerkennung ringenden Stadt sehe.

*Célia* – „La Plage des Six Pompes“ ist für mich ein Beispiel dafür, wie die Geschichte und Funktionsweise einer Stadt die Möglichkeiten kreativen Schaffens und Vernetzens beeinflussen können. Das Festival führt uns vor Augen, dass es möglich ist, das Gefühl der Zugehörigkeit und des Zusammenseins über soziale Klassen hinweg

lebendig werden zu lassen. Gleichzeitig ist das Festival auch ein Symbol für eine um Mittel ringende Stadt: Denn auch wenn es schön und romantisch klingt, dass Leiden die Kreativität begünstige, ist es dennoch so, dass das Bestehen von kulturellen Strukturen und kreativen Prozessen weit mehr Geldmittel und Unterstützung benötigt, als dies die Bevölkerung trotz Engagement und Leidenschaft selbst zu bieten vermag. Die Ausgabe 2016, die sogenannte „Faustschlag-Ausgabe“, lieferte ein eindrückliches Beispiel dafür. Für diesen Anlass hatten die Organisatorinnen und Organisatoren die spärliche Finanzierung durch den Kanton kritisiert und in der Stadt Dekorationen angebracht, die die Budgetkürzungen im Kulturbereich sowie eine ungerechte Verteilung der Zuwendungen anprangerten (Abb. 2).

In der gesamten Innenstadt waren in riesigen Lettern Parolen wie „Ja so schmilzt, schmilzt, schmilzt das Budget für die Kultur“ [Anm. der Hrsg.: in Anlehnung an ein im Französischen weit verbreitetes Kinderlied] oder „Maman, was ist Kultur?“ zu lesen. Die Notwendigkeit, als kantonale gemeinnützige Institution wahrgenommen und entsprechend finanziert zu werden, spiegelt sich generell im Bestreben von La Chaux-de-Fonds wider, als bedeutendes Kulturzentrum zu existieren und anerkannt zu werden. Damit soll deutlich gemacht werden, dass die Veranstaltungen in



**Abbildung 2** Protest gegen die Kürzung von Subventionen bei der Ausgabe 2016. Fotografie : Brigou.

La Chaux-de-Fonds kein Nischenphänomen, sondern von kantonaler, nationaler und im Fall von „La Plage“ sogar von internationaler Bedeutung sind.

*Lisa* – Diese mangelnde Anerkennung steht im Zentrum der Bemühungen von La Chaux-de-Fonds. Ich entdecke sie auch in vielen wirtschaftlichen und politischen Auseinandersetzungen, die manchmal in heftigen und emotionalen politischen Kampagnen ihren Ausdruck finden. Ich erinnere mich insbesondere an zwei Abstimmungen, die den Kanton zerrissen und mich damals tief beeindruckt und vielleicht sogar ein wenig radikalisiert haben. Zunächst war da 2012, im Jahr meiner Volljährigkeit, eine meiner allerersten Abstimmungen: Das Volk lehnte das *Transrun*-Projekt, also eine direkte S-Bahn-Linie zwischen La Chaux-de-Fonds und Neuenburg, wegen weniger als 400 Stimmen ab. Noch heute erinnere ich mich an die Frustration, das Unverständnis und vor allem die Ohnmacht angesichts einer Entscheidung, die von einer unbedeutenden Mehrheit getroffen und gegen den Willen der Stadt und ihrer Bewohnerinnen und Bewohner gefällt wurde. Im Jahr 2017 kam dann die Initiative für zwei autonome Allgemeinspitäler im Kanton, die einer Zentralisierung der Akutversorgung in Neuenburg entgegenwirken sollte. Diesmal jedoch war die Erleichterung spürbar. Nach monatelangem Ringen und langen Debatten wurde die Initiative angenommen. La Chaux-de-Fonds konnte sein Spital behalten. Die beiden Abstimmungen sind, abgesehen von ihren politischen Auswirkungen, in meinen Augen ebenso wie die Ausgabe 2016 von „La Plage des Six Pompes“ Symbole für die Bemühungen von La Chaux-de-Fonds, ihren Platz als Stadt, Uhrenmetropole und bedeutender Kulturräum in der kantonalen und Westschweizer Landschaft zu festigen.

*Célia* – Auch wenn ihr oft Probleme bei der Verwaltung ihrer Angelegenheiten angekreidet werden, versucht die Stadt doch, auch dank des Engagements ihrer Bevölkerung, so gut wie möglich weiterzubestehen und hervorzuheben, dass sie ein Wirtschaftszentrum ist, welches beachtlichen Reichtum generiert. Auch wenn allzu



oft Konzerne davon profitieren, die ihren Sitz anderswo haben. In dieser Hinsicht plant die Stadt, die erste Kulturhauptstadt der Schweiz zu werden. Ein Titel, der nur allzu verdient ist und dem Engagement und Talent derjenigen gerecht wird, die La Chaux-de-Fonds ausmachen.

## Schlussfolgerung

*Célia und Lisa* – In den Erzählungen, die uns aus allen Ecken von La Chaux-de-Fonds erreicht haben, liest man vom Lachen, Weinen und verschiedenen Emotionen, die eine Woche im Jahr die Strassen der Stadt zum Glühen bringen. Dieses Kapitel zeigt auf, wie eine Stadt ihre spezifischen Herausforderungen, die ihr zwar ihre Identität verleihen, aber auch ihre Existenz erschweren, anpackt. Wir schildern die Entstehung von „La Plage des Six Pompes“ und zeigen, wie das Festival seitdem jedes Jahr von einem Team getragen wird, das neben dem oft launischen Wetter weitere Hürden nehmen musste (und immer noch muss), um Anerkennung, Sichtbarkeit und Finanzierung sicherzustellen. Wie die Stadt selbst, für die das Festival mittlerweile zum Wahrzeichen geworden ist, befindet sich „La Plage“ in einem ständigen Kampf um Anerkennung der von dem Festival aufgegriffenen Ideen und Projekte.

## Referenzen

- Enckell, M. (2018). Bakunin and the Jura Federation. In F. Bensimon, Q. Deluermoz, J. Moisand (Hrsg.). *“Arise Ye Wretched of the Earth”: The First International in a Global Perspective*. Leiden: BRILL, S. 355-365.
- Lestage, L. (2015). Analyse du patrimoine urbain au travers d’un festival d’arts de rue. Réseau des bibliothèques de Suisse occidentale, archive.
- Marx, K. (2014 (1867)). *Das Kapital: Kritik der politischen Ökonomie*. Hamburg: Nikol.
- Noverraz, M. (2021). Développement de La Plage des Six Pompes : quelles voies possibles pour quelles conséquences et implications?. *Artos*, Archiv
- Ramseyer, B. (Brigou) (2019). *Souviens-toi l’été dernier*.



# Chiasso: Hauptstadt der Grenze

Sandro Cattacin und Fiorenza Gamba<sup>50</sup>



Es ist Sommer 2021. Die COVID-19-Pandemie gewährt uns zumindest für einen Moment die Möglichkeit, zu reisen, Menschen zu treffen, ja, ganz alltägliche Freuden zu genießen. Heute steht die Feldarbeit in Chiasso auf der Tagesordnung<sup>51</sup>. Für mich, Sandro Cattacin, war Chiasso in meiner Kindheit nur ein Durchgangsort. Zweifellos ein besonderer Ort, denn ich fuhr mit meinen Eltern im Auto bei Chiasso über die Grenze, um von Zürich, wo ich geboren wurde, nach Padua, meinem Heimatort, zu gelangen. Chiasso kündigte Italien und damit den eigentlichen Ferienbeginn, aber auch den Übergang von einem fremden zu einem vertrauten Land an. Auf dem Rückweg war es genau umgekehrt, es war eine Rückkehr in ein Land der Verbote, des Alltagsrassismus, ein Land, in dem man als Italienerin oder Italiener nicht willkommen war. Der Grenzübergang

<sup>50</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

<sup>51</sup> Die Analyse von Chiasso ist Teil einer umfassenderen Forschungsarbeit, die vom Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung finanziert wird (Nr. 190051): Unexpected Inclusions: Migration, Mobility and the Open City (UNIC).

wurde darüber hinaus von der Angst erschwert, dass der Schweizer Zollbeamte uns anhalten könnte, um die Waren zu kontrollieren, die wir in die Schweiz mitbrachten.

Für mich, Fiorenza Gamba, beschränkten sich die Kenntnisse über Chiasso auf ein paar Informationen im Zusammenhang mit meinen sporadischen Besuchen im Tessin und den Geschichten, die mir meine Freundinnen und Freunde erzählt haben. Ich fühle mich hier wie eine an einem unbekanntem Ort gelandete Ethnologin. Früher, als ich in Italien lebte und auch herumreiste, war Chiasso lediglich ein Wort aus einer Radioansage. „*Code in uscita alla frontiera di Brogeda sulla Lainate-Como-Chiasso*“ (Staus an der Grenze zu Brogeda auf der Strecke Lainate-Como-Chiasso) war eine Warnung des Verkehrsinformationsdienstes, die auf Störungen auf der Autobahn aufmerksam machte und ständig im Radio kam. Ich dachte, es handle sich um ein einziges Wort: „Lainatecomochiasso“. Ich wusste, dass man diesen Ort passieren musste, um an einen weiteren Ort zu gelangen, dessen Name nie genannt wurde, ein anderswo gelegener Ort, der nur Eingeweihten bekannt war.

Remigio Ratti, Ökonom, Mobilitätsspezialist und ein im Tessin und in der ganzen Schweiz bekannter Wissenschaftler (und eine politische Persönlichkeit) empfängt uns am Bahnhof. Er führt uns vom Bahnhof bis zum Ende des Corso San Gottardo, also vom Personen- zum Güterbahnhof, die miteinander verbunden sind und gemeinsam ein Drittel des Gebiets von Chiasso ausmachen und auch dessen Alltagsrhythmus vorgeben. Sie symbolisierten seit jeher diese Stadt, laut Ratti ist in Chiasso alles mit dem Bahnhof und mit der Grenze verbunden. Auch wir teilen seit unserer Ankunft und dem kurzen Stadtrundgang diesen Eindruck und Remigio Rattis Erzählungen bestätigen dies: Die Grenze hat die Stadtform, die Architektur, die Gewohnheiten der Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Infrastruktur für das Transport- und Zollwesen geprägt. Und es ist der Bahnhof, der diesen Einfluss am besten bezeugt. Seine Fläche, die den heute für Güter und Reisende benötigten Platzbedarf bei weitem übersteigt, erinnert an eine vergangene Zeit, die jedoch noch sehr nah erscheint (Carugati, 2021).

Eine topografische Beschreibung von Chiasso, einer Gemeinde mit einer Fläche von 5,3 Quadratkilometern, muss daher vom Bahnhofgelände ausgehen. Die drei historischen Stadtteile haben sich um diesen herum entwickelt. Am Ausgang des Bahnhofs befindet sich das zentrale, reiche Geschäftsquartier, in Richtung Norden das Wohnquartier Boffalora. Nur wenige Verbindungen führen vom Zentrum und Boffalora in den Westen, wo, eingeschlossen zwischen den Gleisen, der kosmopolitische, aber arme Stadtteil Soldini liegt.

Im Osten befindet sich die bereits auf italienischem Boden liegende Gemeinde Ponte Chiasso mit 2500 Einwohnenden. Aus der Fortsetzung der Hauptstrasse von Chiasso wird die Hauptstrasse von Ponte Chiasso, die hier einen neuen Namen trägt: Via Bellinzona. Im Grenzgebiet herrscht reger Auto-, aber auch Fussgängerverkehr. Ein ständiges Hin und Her von Menschen, die auf beiden Seiten der Grenze kleine Einkäufe tätigen. Ältere Leute kaufen Brot und Zeitungen in Ponte Chiasso, gleich hinter der Grenze. Ein chinesisches Geschäft, das Elektronikartikel verkauft, Friseursalons, Zahnarztpraxen und Apotheken ziehen ebenfalls die Bewohnerinnen und Bewohner von Chiasso an. Freitagabend ist es an den Jugendlichen, die Grenze zu überqueren: sie gehen bevorzugt in Ponte Chiasso aus, wo Bars und Strassencafés Alkohol deutlich günstiger ausschenken als in Chiasso.

Unsere Spaziergänge mit Remigio Ratti und den Fachleuten, Politikerinnen und Politikern sowie Kunstschaffenden, die während unserer Feldarbeit ihre Analysen von Chiasso mit uns geteilt haben, bestätigen die Bedeutung der Grenze, paradoxerweise aber auch ihre Nichtexistenz für diejenigen, die dort leben und die sie durch ihr tägliches Überqueren unbedeutend erscheinen lassen. Denn Chiasso ist nicht nur ein Grenz- und Durchgangsort, ein Stadtteil von Como oder ein Teil des Grossraums von Mailand, sondern es gehört neben Bellinzona, Lugano und Locarno zu einem der vier Zentren der Città Ticino. Die Idee einer Città Ticino kursiert seit mehreren Jahren in den Köpfen der Tessiner Planerinnen und Planer. Sie ist auch im Richtplan des Kantons Tessin enthalten (DT, 2009). Konkret steht zur Diskussion, diese Zentren auf einfach erkennbare Aktivitäten zu spezialisieren, die Bevölkerungsdichte zu erhöhen und die Mobilität zwischen und zu diesen Zentren zu verstärken (Ferrata, 2022).

Dennoch, die Stadtpolitikerinnen und -politiker geben noch nicht auf. Ganz im Gegenteil: Man glaubt an den Einfallsreichtum der Bewohnerinnen und Bewohner von Chiasso, die bislang immer eine Lösung gefunden haben für wirtschaftliche Krisen (z. B. das Ende des Bankheimnisses, wir kommen noch darauf zu sprechen) oder politische Herausforderungen (Grenzschliessung während des Krieges). Wir erfahren, dass Chiasso ein Ort der Abenteuer, der Innovation, der Konfliktrichtigkeit und der Urbanität sei, ein Ort bewohnt und geformt von „Borderlandern“ (Baud und Van Schendel, 1997), einer Art listiger Cowgirls oder Cowboys, die überall den höchstmöglichen Vorteil aus einer Situation und einem Ort zu ziehen versuchen.

Chiasso befindet sich heute zwischen einer Vergangenheit gezeichnet von Reichtum, der Finanzen und dem Schmuggel – und einer Gegenwart geprägt von wirtschaftlichem und demografischem Niedergang sowie einer nun internationalen Migration, zwischen imposanten und ambitionierten Orten, wie den mit Marmorplatten gepflasterten Corso San Gottardo, dem Stadion, dem Centro Ovale und verlassenem Orten wie die Bahnbrachen, die auf eine Umnutzung warten.

### **Mythologie der Stadt: John Wayne und José Altafini**

Noch am Abend unserer Ankunft gehen wir im Carlino essen, einem Restaurant, in dem ein Foto hängt, von dem wir bereits gehört haben. Aus Neugierde möchten wir die Informationen jetzt aber persönlich überprüfen. Es handelt sich um ein Foto von John Wayne in Chiasso. Es wurde 1963 aufgenommen, doch der Urheber bleibt anonym und die Geschichte dahinter etwas vage. Demnach war John Wayne in Rom, um einen Film zu drehen. Er wollte sich unbedingt einen VW Käfer kaufen, doch war der Kauf von Italien aus zu kompliziert. Der amerikanische Schauspieler reiste deshalb ins schweizerische Chiasso, um das Auto zu erwerben. Da man von seiner Begeisterung für Züge wusste, zeigte man ihm bei seiner Ankunft in Chiasso einige Lokomotiven. Das Foto zeigt ihn, zusammen mit Arbeitern und Angestellten des Eisenbahnunternehmens vorne auf einer Lokomotive stehend (Abb. 1, rechts oben, mit Hut).



Abbildung 1 John Wayne in Chiasso, 1963 (Urheber unbekannt).

Mehr als nur eine Anekdote, steht dieser Anlass auch für die Atmosphäre im Chiasso der Nachkriegszeit. Laut Anna Riva empfing Chiasso damals nicht nur ein Symbol des Westerns, sondern war auch selbst von Wildwest-Verhältnissen geprägt:

„Wir befinden uns inmitten des goldenen Zeitalters der Stadt, 1963, als Chiasso dem ‘Klondike des späten 19. Jahrhunderts’ ähnelte: Es war einfach, sich in den Strassen dieser Grenzstadt zu bereichern und sich dabei nicht immer an das Gesetz zu halten. Wohlstand war das Schlagwort. Schurken, Schmuggler und Betrüger waren die logische Folge.“ (Riva, 2019, eigene Übersetzung)

Riva erinnert uns an die Periode, die Chiasso als sein goldenes Zeitalter in Erinnerung behält. Seit dem Mittelalter in Grenzlage, profitierte sie immer schon von den Vorteilen wie Schmuggel und Arbeitsplätzen bei der Zollkontrolle und im Bereich der Mobilität (Antognini, 1958). Chiasso erreichte jedoch nie wieder das kontinuierliche Wachstum oder den Reichtum der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, den ihr die geografische Lage als Grenzstadt zu Italien bescherte. Zunächst war es die italienische Aperitif-Industrie, die sich in Chiasso niederliess um den internationalen Vertrieb zu

erleichtern. Gleichzeitig wurde Chiasso zu einer Dependance der Schweizer Banken, die es vielen Italienerinnen und Italienern (vor allem aus der Lombardei) ermöglichte, ein Konto in der Schweiz zu eröffnen und dort aufgrund des Bankgeheimnisses Wertgegenstände aller Arten zu deponieren, die schwer aufzuspüren waren und deren Wert, wie etwa bei Gold, stabil blieb (Farquet, 2018).

Diese Attraktivität für Geschäfte, aber auch der intensive Austausch begünstigt durch den Bahnhof, den Freihafen und die Transportunternehmen, liess Chiasso zu einem Ort mit städtischen Merkmalen werden: Es ist erstaunlich, dass eine so kleine Gemeinde über ein Kino-Theater im Art-déco-Stil aus dem Jahr 1935 (Ossanna Cavadini, 2005), Tanzfestivals wie Chiassodanza (seit 1989), Kultur- und Jazzfestivals (seit 1997) und seit 2005 ein Museum für zeitgenössische Kunst (das m.a.x. museo, das dem Schweizer Grafikdesigner Max Huber gewidmet ist) verfügt (Bianchi, 2005).

Eine Besonderheit ist auch der FC Chiasso, gegründet im Jahre 1905. Der Verein spielte nämlich regelmässig in den höchsten Ligen des Schweizer Fussballs. Bei seiner Gründung verlangte der Verein jedoch, in der italienischen Liga zu spielen, da diese als hochwertiger galt. Man erteilte dem Verein die Teilnahmegenehmigung für diese Meisterschaft unter der Bedingung, dass er über einen eigenen Spielplatz auf italienischem Boden verfügte. Nachdem diese Bedingung erfüllt war, nahm der FC Chiasso von 1913 bis 1923 an der italienischen Meisterschaft (in der ersten Liga, also der Hauptliga) teil. Seit seiner Rückkehr in die Schweiz spielt der FC Chiasso gegen die besten Schweizer Mannschaften und leistet sich in den erfolgreichsten Jahren den Luxus, internationale Fussballstars am Ende ihrer Karriere zu verpflichten, darunter José Altafini, den in Brasilien geborenen Torjäger von Juventus Turin und der italienischen Nationalmannschaft, der von 1976 bis 1979 für den FC Chiasso in einem Stadion spielte, das mehr Sitzplätze hat, als es Einwohnerinnen und Einwohner in der Gemeinde gibt (Glaus und Ortelli, 2005).

Die Verbindungen von John Wayne und José Altafini zu Chiasso, wenn auch mit Unterschieden in Kontext und Zeit, zeugen von einem wirtschaftlich und finanziell dynamischen Umfeld, aber gleichzeitig



auch von einer städtischen Sensibilität und Aufbruchstimmung, die sich in mehreren Sphären zu zeigen begannen: in der Kultur, im Sport und im Geschäfts- und Nachtleben.

In Chiasso blühten nicht nur die kulturellen Aktivitäten der verschiedenen Institutionen, sondern auch die kommerziellen Aktivitäten von Restaurants, Bars und Geschäften mit Produkten, die in Italien teurer oder unauffindbar waren (Tabak, Zigarren und Uhren). Auch „illegale“ (zumindest für Ausländerinnen und Ausländer) oder moralisch verwerfliche Aktivitäten bürgerten sich ein: die Prostitution (in Italien verboten) und das entsprechende Nachtleben. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang eine besondere Strasse: die Via Odescalchi. Diese bei der Grenze gelegene, etwa 100 Meter lange Strasse wurde vor kurzem komplett umstrukturiert. Am Ende der Strasse befindet sich heute noch eine Diskothek. Die Strasse war seit den 1980er Jahren für den Verkauf von illegalen Drogen und für Prostitution bekannt, Aktivitäten die aber seit einigen Jahren dort nicht mehr anzutreffen sind (Colombo, 2019). Die Urbanität von Chiasso zeigt sich anhand seiner Architektur, den kleinen Türmen mit zehn bis fünfzehn Stockwerken, grossen Wohnhäusern, Graffitis, dichter Bebauung und bemerkenswerten architektonischen Bauten (Ossanna Cavadini, 2005).

Ein Sozialarbeiter erzählte uns, dass Chiasso seine zentrale Funktion in der Region (dem Mendrisiotto) an das attraktiver gewordene Mendrisio verloren habe, insbesondere aufgrund des Sitzes der berühmten Architekturakademie, die viele Studierende und damit junge Menschen dorthin zieht. Es gibt dort nun mehr Cafés, Freizeitmöglichkeiten und Dienstleistungen, kurz: mehr Leben. Doch was ist die Referenzstadt von Chiasso? Die Antwort auf diese Frage erleichtert uns das Verständnis dieser Stadt, die hinsichtlich ihrer Einwohnerzahl zwar klein ist, aber gross hinsichtlich ihres Rufs und ihrer Urbanität. Eine offene Stadt:

„Chiasso bezieht sich vor allem auf Chiasso. Weil die Einwohnerinnen und Einwohner von Chiasso Mendrisio immer noch ein wenig misstrauen. Como ist nicht wirklich ein Bezugspunkt, denn man fährt nur ab und zu hin, wenn man etwas braucht. Wer in Chiasso lebt,

lebt tatsächlich in Chiasso. Ich habe viele Jahre in Lugano gelebt und diese Zeit sehr genossen. Vielleicht ziehe ich sogar wieder nach Lugano, weil es viel mehr kulturelle und soziale Angebote gibt. Kurz: Die Stadt hat wirklich viel zu bieten, es gibt mehr Arbeit und so weiter. Aber es ist nicht einfach, sich bei den Luganesen zu integrieren, und ich sage das als jemand, der im Tessin geboren und aufgewachsen ist. In Chiasso hatte ich dieses Gefühl nie. Chiasso dermassen daran gewöhnt, so viele Ausländer zu haben, dass man, sobald man in Chiasso lebt, automatisch eine Bewohnerin oder ein Bewohner von Chiasso ist. Niemand fragt dich, wie lange du schon in Chiasso lebst, warum du nach Chiasso gekommen bist. Es ist eine Tatsache: Du bist in Chiasso und das ist gut so." (eigene Übersetzung, Federico, Sozialarbeiter)

Diese kurze Passage spiegelt eine Eigenschaft wider, die uns sowohl bei unseren Beobachtungen als auch Interviews bestätigt wird: Chiasso ist eine Stadt, die ein breites Spektrum unterschiedlicher sozialer, wirtschaftlicher und politischer Prozesse in sich vereint und deren Komplexität einen Raum voller Möglichkeiten eröffnet. Eine einzigartige Komposition, die sich von anderen Städten unterscheidet. Mit anderen Worten ist sie ein Modell in sich selbst, eine Stadt mit selbstgeschaffenem kreativem Potenzial (Gamba *et al.*, 2022).

## **Das Ende oder ein Neuanfang für Chiasso?**

Diese unterschiedlichen Perspektiven ermöglicht uns einen Überblick über die verschiedenen Spannungsfelder der Stadt, von denen einige auf ihren Niedergang und andere auf ihr Potenzial hindeuten. Die Deindustrialisierung und das (langsame) Verschwinden des Bankgeheimnisses während des 21. Jahrhunderts hinterlassen in Chiasso Spuren und Lücken. Der Fussballclub verliert seinen Glanz, die Bankengebäude leeren sich, die Bevölkerungszahl stagniert oder ist in den letzten Jahren sogar zurückgegangen. Im Corso San Gottardo, der Hauptstrasse von Chiasso, sind die Geschäfte leer (und man versucht sich an Experimenten mit Pop-up-Stores).

Das Erscheinungsbild als grossstädtische Fussgängerzone verliert sofort an Attraktivität, sobald man merkt, dass die offen gebliebenen Geschäfte Produkte verkaufen, die an das ehemals reiche Chiasso erinnern: Uhren, Tabak, Schokolade und Bouillonwürfel (Gianinazzi, 2019). Darüber hinaus werden sowohl die Eisenbahn als auch das Zollwesen aufgrund der Abkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union redimensioniert. Die Triage zwischen Schiene und Strasse immer seltener am Handelszollamt in Chiasso statt, sondern immer häufiger an verschiedenen Orten nördlich von Mailand. Trotz dieser Veränderungen bleibt Chiasso ein internationaler Treffpunkt. Doch heute landen nicht mehr Hollywood-Stars oder reiche Italienerinnen und Italiener mit ihrem Geld in Chiasso, sondern Migrantinnen und Migranten aus der ganzen Welt, ohne finanzielle Mittel und auf der Suche nach einer besseren Zukunft. Hier werden sie von Einrichtungen, die sich ihrer Bedürfnisse annehmen und von Migrantinnen und Migranten empfangen, die bereits früher angekommen sind und sich in WhatsApp-Gruppen effizient organisiert haben. Die Empfangsdienste bieten Sprachkurse und materielle Unterstützung an und bemühen sich um einen verbesserten Einbezug.

Diese Migration von Personen, die illegal in die Schweiz einzureisen versuchen oder hier Asyl beantragen, ist für Chiasso nichts Neues, denn die Stadt hatte ja bereits Italienerinnen und Italiener aufgenommen, die vor dem Faschismus geflüchtet waren. Die neue Migration fällt jedoch in eine Periode des wirtschaftlichen Abschwungs der Stadt und führt zur Entwicklung eines neuen Wirtschaftssektors, nämlich der Betreuung von Menschen mit Migrationshintergrund. Diese „Migrationsindustrie“ (Spaan und Hillmann, 2013) besteht aus einem Bundesasylzentrum mit Unterkünften und einer Verwaltung, einer verstärkten Grenzsicherung aufgrund der Ankunft illegaler Migrantengruppen, einer neuen Integrationspolitik der Stadt und zahlreichen migrationsbezogenen (Pilot-)Projekten zu Inklusionsförderung im Kunst- und Bildungsbereich.

Der wirtschaftliche Niedergang hat zudem weitere soziodemografische Auswirkungen auf Chiasso. Leere Wohnungen sind zum

Beispiel bei denjenigen begehrt, die im Tessin sonst nirgendwo unterkommen. Zudem werden sie von Sozialämtern genutzt, um dort Menschen in Schwierigkeiten unterzubringen. Ebenso machen es die Grundstückspreise möglich, dass im Zentrum von Chiasso günstig gebaut werden kann, insbesondere Gebäude für ältere Menschen (2019 wurde in Chiasso ein grosses Zentrum für Seniorinnen und Senioren eingeweiht, obwohl es in Chiasso bereits eine beträchtliche Anzahl solcher Einrichtungen gibt).

Die demografischen Folgen dieses Wandels sind nicht zu übersehen: In den Strassen von Chiasso sieht man viele ältere und notbedürftige Menschen, aber auch junge Migrantinnen und Migranten aus aller Welt mit ihren Kindern. Die Statistiken zeigen, dass Chiasso schweizweit eine der Gemeinden mit dem höchsten Durchschnittsalter ist und einen wachsenden Ausländeranteil (über 40% der Bevölkerung) aufweist (Carugati, 2022; USTAT, 2021).

Diese sozioökonomische Transformation Chiassos von einer Stadt der Banken und Aperitifs zu einer Stadt der staatlichen Subventionen für die Betreuung von Menschen mit Migrationshintergrund, alten und armen Menschen, galt es zunächst einmal zu akzeptieren. Was Chiasso jedoch zu einem eigenständigen urbanen Zentrum macht, ist sein Umgang mit der Krise. Oder besser gesagt, seine beiden Reaktionen auf diese. Auf der einen Seite haben wir ein Chiasso, das versucht, die Schemen der Vergangenheit zu reproduzieren und das immer noch an seinen Wildwestgeist glaubt, überzeugt davon, eines Tages das Zentrum der Bitcoin-Wirtschaft zu werden. Diese Stimmung fand ihren Ausdruck in einem avantgardistischen Gebäude, welches umgangssprachlich „das Ei“ genannt wird: Es wurde Anfang dieses Jahrhunderts gebaut und heisst offiziell *Centro Ovale*. Es sollte ein futuristisches Einkaufszentrum werden und von seiner Nähe zur Grenze und seiner einzigartigen Form profitieren. Das Gebäude, das aufgrund seines Entwurfs und der verwendeten Materialien zweifellos eine bemerkenswerte, ja sogar preisgekrönte Architektur aufweist, sollte jedoch keine weitere Anerkennung mehr bekommen: Bereits ein Jahr nach der Einweihung 2011 verliessen die meisten der dort angesiedelten Geschäfte das Zentrum und seither ist es geschlossen (Abb. 2). Obwohl mehrmals Versuche

zur Wiedereröffnung unternommen wurden, scheint dessen Reaktivierung keine hohe Priorität zu genießen. Chiasso gelang auch bei seinem Aushängeschild des 20. Jahrhunderts, dem Karneval Nebipoli, keine Erneuerung. Er wird von der lokalen Bevölkerung immer mehr ignoriert, wohl auch, weil die Organisatoren, mit zweifellos guten Absichten, auf die konservative Karte setzen – sowohl bei der Form als auch beim Zielpublikum, das aber die tatsächliche Bevölkerung von Chiasso immer weniger repräsentiert. Anstatt die neuen, kosmopolitischen Einwohnerinnen und Einwohner anzusprechen, wird jedes Jahr versucht, das Karnevalsfest nach jahrzehntealten Gewohnheiten zu wiederholen. So werden zum Beispiel keine Speisen für Muslime, die kein Schweinefleisch essen, angeboten. Man geht auch nicht auf Erwartungen von Personen, die den Karneval anders erleben wollen, ein. Es gibt keinen erkennbaren Willen, die neuen Einwohnerinnen und Einwohner, die zwar als Publikum, aber nicht als Akteurinnen und Akteure des Chiassos von morgen willkommen sind, aktiv einzubinden. Will der Karneval an seinen früheren Erfolg anknüpfen, müssten solche Anpassungen aber vorgenommen werden.



**Abbildung 2** Das *Centro Ovale* in Chiasso. Fotografie: S. Cattacin/F. Gamba, 2021.

Auf der anderen Seite gibt es einen Teil von Chiasso, der nach vorne blickt und daran glaubt, dass das Rezept seines Erfolgs in der Migration und der Kultur liegt – wie etwa in Buchhandlungen, die zur Zeit des Faschismus und danach Treffpunkte für Italienerinnen und Italiener waren (Arbasino, 1963) – und den *Borderlanders*, die die Grenze als Chance sehen. Chiasso investiert deshalb in diese neue Migration und die Kultur der Unterschiede, in künstlerische Aktivitäten und in die Entwicklung seiner Urbanität. Mit einem neuen Projekt für eine höhere Fachschule für Mode (Centro professionale tecnico del settore tessile) bemüht sie sich auch um Studierende. Ausdruck dieser Bestrebungen ist die jährliche Veranstaltung Festate – ein Festival der Musik und des Pluralismus –, die sich seit ihrer ersten Austragung vor 30 Jahren zur teilnehmerstärksten Veranstaltung entwickelt hat und damit den Karneval übertrifft. Weitere Initiativen, die Chiasso als Hauptstadt der Grenze, des Dazwischen-Seins und der Offenheit kennzeichnen, sind das 2005 eröffnete Museum m.a.x. mit einem Ausstellungsbereich, der bei Studierenden und Lehrkräften der Architekturakademie Mendrisio sehr beliebt ist. Ferner gibt es das *ChiassoLetteraria*, ein internationales Literaturfestival, das ein breites Publikum und renommierte Schriftstellerinnen und Schriftsteller anzieht und ebenfalls 2005 ins Leben gerufen wurde. Zu nennen sind auch die *Biennale dell'immagine*, eine Ausstellung zeitgenössischer Fotografien und das Jazzfestival.

## Schlussfolgerung

Bedeutet diese Initiativen einen Neuanfang für Chiasso oder die Rückkehr einer vergangenen Ära? Das Gespräch mit dem Betreiber der Bar *Pace* brachte sowohl eine Atmosphäre der Unzufriedenheit als auch die Erwartung einer noch ungewissen Erneuerung zu Tage. Die Jazzbar *Pace* wird seit 1960 von derselben Person, Gianni, geführt. Laut Gianni geht eine Ära zu Ende und die Bar wird in einigen Monaten schliessen. Der Barraum selbst scheint dies zu bestätigen: Die Möbel sind noch Teil der Originalausstattung, Konzertplakate und mittlerweile verblassten Fotos von Musikerinnen und Musiker

an den Wänden erzählen von einer langen Geschichte, ohne jedoch eine Zukunft verheissen zu können.

Gianni, der Betreiber der Bar, erinnert uns an die glorreichen Jahre in Chiasso, als die Leute aus Mailand kamen, um hier zu feiern und musikalische Trends zu entdecken. Das war in den 1970er Jahren. Dann, in den 1980er Jahren, den Jahren des *Milano da bere*<sup>52</sup>, als sich das Geld zu vermehren und in Strömen zu fließen schien und die Korruption blühte (Foot, 2001), war Chiasso ein Hafen für Geldwäscherei und kurze Abstecher aus Mailand. Auf diese Periode folgten die Krise und die Neuerfindung von Chiasso als Vorzeigestadt eines „Pluralismus der Ursprünge“, immer auf der Suche nach einer neuen wirtschaftlichen Ausrichtung und einer anderen Zukunftsperspektive. Der Betreiber der Bar *Pace* trauert diesen alten Zeiten nach. Eine gewisse Altersmüdigkeit ist in seinen Worten spürbar. Seiner Analyse ist jedoch nur schwer zu widersprechen. Chiasso ist nun weniger wohlhabend und als Reiseziel unbeliebter. In den fetten Jahren hat man eher wie die singende Grille als wie die arbeitsame Ameise gelebt. Zudem ist Chiasso Teil einer komplexen Neuordnung des Territoriums, auf die es nur wenig Einfluss nehmen kann. Die Città Ticino sowie das ständige Wachstum der Mailänder Agglomeration, die sich wirtschaftlich zum einzigen italienischen Zentrum von globaler Bedeutung (Andreotti, 2019) gemauert hat, erfordern auch von Chiasso ein kompetentes Reagieren auf Entscheidungen, die anderswo getroffen werden. Genau hier fehlt es der semiprofessionellen Regierung an Kompetenzen und der kleinen Stadt an Ressourcen. Chiasso wird ein mehr an Handlungsfähigkeit vermutlich nur in der Koordination mit seinem Hinterland, einschliesslich des italienischen, gewinnen können.

Doch nebst dieser düsteren Atmosphäre spürten wir auch den Wunsch und Willen nach einer Transformation. Es ist eine Kraft, die aus dem Bestreben erwächst, soziale Probleme und Zeichen des Niedergangs anzugehen, und die sich – vielleicht sogar mit etwas

<sup>52</sup> Wörtlich „Mailand zum Trinken“, ein Ausdruck, der durch eine Werbung in den -80er Jahren populär wurde und heute an die Zeit erinnert, als Mailand sich als Stadt der Yuppies, der Mode und des Luxus' profilierte (Anmerkung der Herausgeber).

Verwunderung seitens der Kunst-, Sozial- und Kulturszene – unter der zunächst von Schwierigkeiten betroffenen Bevölkerung ausbreitet, die Akteure der Transformation von Chiasso hervorbringt.

Auch wenn die Projekte und Initiativen, die wir in Chiasso beobachten konnten, keine Transformation der Stadt mittels Anziehung neuer Wirtschaftssektoren zeigen, sondern sich vor allem auf kulturelle Initiativen konzentrieren, sind sie wirtschaftlich und politisch dennoch zukunftsfähig. Die kleine Tessiner Bronx birgt wie ihr grosser Bruder in New York ein grosses Potenzial aufgrund ihrer Position als erste Schweizer Stadt, wenn man aus Italien kommt, und als letzte Stadt, wenn man aus dem Norden der Schweiz anreist. Auch dank seiner Bewohnerinnen und Bewohnern, die nur selten aus Chiasso stammen, sich aber für diesen Ort engagieren, der für viele von ihnen zu einem Ort der Freiheit und Ruhe, zu einem Ort ohne Krieg geworden ist. Es ist ein Stück Land, das von den Migrantinnen und Migranten selten gezielt ausgewählt wurde, das sich jedoch als gastfreundlich und bedürfnisorientiert erweist, insbesondere aufgrund der Dienstleistungen, die von der kommunalen Verwaltungsstelle *Culture in movimento* bereitgestellt werden. Wir sprechen hier von den neuen *Borderlandern*, die nicht mehr reich sind, sondern einer durch Leid ausgelösten Migration entstammen. Es sind genau diese Migrantinnen und Migranten, die zum neuen kulturellen Bezugspunkt der Region werden, indem sie ihre leidvolle Vergangenheit in zukunftssträchtige Projekte transformieren können.

Nun sind wir zurück am Bahnhof, der uns mehr denn je wie eine Metapher für Chiasso erscheint. In seinem Buch *Flora Ferroviaria* hat Ernesto Schick die Pflanzen, die zufällig zwischen den Zugschienen wachsen, gesammelt und mit botanischen Zeichnungen dokumentiert (Schick, 2010 [1982]). Die Samen, diese „blinden Passagiere“, wie Nicola Schoenenberger sie im Vorwort des Buches nennt, sind aus den Zügen gefallen, die den Bahnhof von Chiasso durchquert haben. In einem scheinbar unwirtlichen Gelände entwickeln und vermischen sie sich zu einem spontanen Gebilde von höchster Vielfalt:



„Stellen Sie sich einen mit Getreide beladenen und von weit her kommenden Güterzug vor, der beim Überqueren einer Weiche durchgeschüttelt wird und dabei einige Getreide- oder Unkrautsamen verliert. Ihr Wachstum könnte zur Ausbreitung einer nicht einheimischen Flora führen. Auch wenn dies unwahrscheinlich erscheint, der Transit von Tausenden von Zügen auf den Gleisen des Tessins macht es unvermeidlich. Deshalb verfügt jeder Bahnhof über seine eigene, einzigartige Flora, die sich im Laufe der Jahre auch ändert. Sie besteht aus einem bunten Sammelsurium von Pflanzen unterschiedlichster Herkunft und Lebensgeschichten. Wie die Reisenden, denen Sie auf dem Zugperron begegnen, kommen die Pflanzen, die zwischen den Gleisen wachsen, aus allen Ecken der Welt, und wenn Sie stehen bleiben und ihnen zuhören, werden Sie unzählige verschiedene Geschichten zu hören bekommen.“ (Schoenenberger, 2010: 16, eigene Übersetzung)

## Referenzen

- Andreotti, A. (Hrsg.) (2019). *Governare Milano nel Nuovo Millennio*. Bologna: il Mulino.
- Antognini, I. (1958). *Pagine di storia chiassese. Tre volumi*. Chiasso: Municipio di Chiasso.
- Arbasino, A. (1963). La gita a Chiasso, *Il Giorno*, 23. Januar.
- Baud, M. und Van Schendel W. (1997). Toward a comparative history of borderlands, *Journal of World History*, 8 (2), S. 211-242.
- Bianchi, S. (2005). Chiasso, in : *Dizionario storico della Svizzera (DSS)*.
- Carugati, D. (2021). La stazione ferroviaria di Chiasso si rifà il trucco, *La regione*, 15. November.
- Carugati, D. (2022). Chiasso perde abitanti, Mendrisio ne guadagna. Tendenze contrarie nei due poli del Distretto. In comune il calo degli attinenti e la crescita degli stranieri, *La regione*, 14. Januar.
- Colombo, P. (2019). Era un ghetto, ora regna il decoro, *Corriere del Ticino*, 14. Februar.
- Dipartimento del territorio della Repubblica e del Cantone Ticino – DT (2009). Revisione del Piano direttore cantonale. Rapporto esplicativo 2009. Bellinzona : Consiglio di Stato della Repubblica e Cantone Ticino.
- Farquet, C. (2018). *Histoire du paradis fiscal suisse : expansion et relations internationales du centre offshore suisse au XXe siècle*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Ferrata, C. (2022). *Fare la Città Ticino. Una metafora geografica per il territorio*. Bellinzona: GEA-Associazione dei geografi.
- Foot, J. (2001). *Milan since the miracle: city, culture and identity*. Oxford: Berg.
- Gamba, F., Cattacin S. und Viana Alzola N. (Hrsg.) (2022). *Ville et créativité*. Zürich/Genf: Seismo.

- Gianinazzi, P. (2019). Chiasso e la crisi di Corso San Gottardo: „Noi resistiamo, ma per quanto?“, *Corriere del Ticino*, 12. Juli.
- Glaus, R. und Ortelli L. (2005). *Cent'Anni di FC Chiasso 1905-2005*. Chiasso: FCC.
- Ossanna Cavadini, N. (2005). Il Cinema Teatro di Chiasso: Art déco in Canton Ticino fra modelli di cultura italiana e mitteleuropea, *Kunst + Architektur in der Schweiz*, 56 (4), S. 6-16.
- Riva, A. (2019). John Wayne e quel treno a Chiasso, *Corriere del Ticino*, 7 September.
- Schick, E. (2010 [1982]). *Flora ferroviaria*. Chiasso: Florette.
- Schoenenberger, N. (2010). Viaggiatrici clandestine, in : E. Schick (Hrsg.). *Flora ferroviaria*. Chiasso: Florette, S. 16-22.
- Spanan, E. und Hillmann F. (2013). Migration trajectories and the migration industry: Theoretical reflections and empirical examples from Asia, in : T. Gammeltoft-Hansen und N. Nyberg Sorensen (Hsrg.). *The migration industry and the commercialization of international migration*. London/New York: Routledge, S. 82-104.
- Ufficio di statistica del Cantone Ticino – USTAT (2021). *Chiasso*. Bellinzona: USTAT.

# Chur: Das Paradox einer Stadt für 150 Täler

Franziska Meinherz



Am 1. Juli 2008 trat in Chur eine Revision des Polizeigesetzes in Kraft, die darauf abzielte, den Alkoholkonsum von Jugendlichen einzudämmen. Das Mittel: ein nächtliches Alkoholkonsumverbot im öffentlichen Raum. Wer zwischen halb ein Uhr nachts und sieben Uhr morgens mit einem alkoholischen Getränk auf der Strasse oder in einem Park erwischt wurde, musste mit einer Ordnungsbusse rechnen. Gemeinsam mit den frühen Sperrstunden für Bars und Clubs schuf die Stadt mit dieser Regelung das strengste Polizeigesetz der Schweiz (20 Minuten, 2008). Nichtsdestotrotz gab es von den Jugendlichen, die gleichzeitig die Zielgruppe des Gesetzes und aus Altersgründen von der Abstimmung darüber ausgeschlossen waren, vorerst keine Reaktionen auf das Gesetz. Erst vier Jahre später, im Sommer 2012, formierte sich Widerstand. Der Auslöser war ein Videoclip, den zwei junge Churer Musiker aufgenommen und auf YouTube veröffentlicht hatten. Im Clip trug der damals 21-jährige Sänger Steinbockhörner und nahm das Polizeigesetz als Aufhänger, um die repressive Jugendpolitik der Stadt Chur anzuprangern (Jaun, 2012).

Genau wie der Sänger war ich im Jahr 2012 bereits aus dem Graubünden weggezogen. Dennoch nahm ich an der Demonstration teil, die wenige Wochen nach der Veröffentlichung des Clips in Chur stattfand. An einem sonnigen Samstagnachmittag zogen wir tanzend durch die verkehrsbefreite Altstadt, in der die Elterngeneration am Bummeln und Kaffeetrinken war. „Wir sind eure Kinder, warum habt ihr Angst vor uns?“ riefen wir ihnen zu, und luden sie ein, mit uns mitzutanzten. Mir war es wichtig, an dieser Demonstration dabei zu sein: Als ich noch in Graubünden wohnte, war das Nachtleben neben gelegentlichen Shoppingnachmittagen und der wöchentlichen Orchesterprobe einer der Gründe, weswegen ich manchmal nach Chur fuhr. Ich nahm an der Demonstration teil, um dafür einzustehen, dass Chur seine Rolle als Treffpunkt der Jugend des Kantons wahrnimmt und dafür die nötigen materiellen und institutionellen Räume schafft.

In einer erneuten Revision des Polizeigesetzes im Jahr 2020 wurden die restriktiven Vorgaben zum städtischen Nachtleben wieder gestrichen (SRF, 2020). Die Episode lädt jedoch zu einer grundsätzlichen Reflexion dazu ein, welche Rolle Chur als einzigem urbanem Raum des Kanton Graubünden zukommt, und wie die Stadt mit dieser Rolle umging und -geht (Abb. 1).



Abbildung 1 Sicht auf Chur in Richtung Calenda. Fotografie: F. Meinherz.

## **Die Schwierigkeit, in einer dezentralisierten Region Zentrum zu sein**

Graubünden ist der flächenmässig grösste Schweizer Kanton, mit zugleich der niedrigsten Bevölkerungsdichte. Die Durchschnittsgemeinde zählt 1970 Einwohnerinnen und Einwohner. Mit 37082 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Chur die grösste Gemeinde des Kantons und neben Davos die einzige Gemeinde mit mehr als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im Gegensatz zu Chur ist die Gemeinde Davos aber keine geschlossene Ortschaft, sondern ein Zusammenschluss sämtlicher Dörfer des Landwassertals. Somit ist Chur bevölkerungsmässig die einzige Stadt Graubündens (OFS, 2021a).

Graubünden zählt circa 150 Täler und drei Sprachregionen. Mit seinen SBB-Anschlüssen in Chur und Landquart und der relativ grossen Bevölkerungsdichte kann das Churer Rheintal als Zentrum des Kantons verstanden werden. Dies geht auch aus der Erfassung von städtischen Agglomerationen und Kerngebieten ausserhalb von Agglomerationen des Bundesamts für Statistik hervor: Chur mit seinen Nachbargemeinden wird darin als einzige Agglomeration Graubündens aufgeführt, und die Region Landquart, ebenfalls im Churer Rheintal gelegen, als einer von drei Kernen ausserhalb von Agglomerationen (OFS, 2014). Die grosse Mehrheit der Bündner Täler sind jedoch keine Seitentäler des Churer Rheintals, was dessen Rolle als Zentrumsregion des Kantons topographisch in Frage stellt.

In der Tat ist es von vielen Orten des Kantons weit bis nach Chur. Ich wuchs in Malans auf, einem Dorf, das gut zwanzig Kilometer von Chur entfernt im Churer Rheintal liegt. Diese Distanz lässt sich in circa fünfzehn Minuten per Auto überbrücken, und einmal pro Stunde in derselben Zeit mit dem Zug. Im Halbstundentakt fährt jedoch nur der Regionalzug, mit dem man knapp doppelt so lange unterwegs ist. Ab der siebten Klasse ging ich deswegen nicht nach Chur, sondern nach Schiers ins Gymnasium, einem Dorf, das zwar in einem anderen Tal lag als mein Wohnort, aber nur zehn Zugminuten entfernt war. Dementsprechend spielte Chur in

meinem Leben nur eine untergeordnete Rolle, genau wie für meine Eltern, die zwar beide in der Gegend, aber nicht in Chur arbeiteten. Auch die meisten meiner ausserschulischen Aktivitäten fanden weder in meinem Wohnort noch in Chur statt, sondern in den umliegenden Dörfern, die näher gelegen waren als Chur und über ein vielfältiges Vereinsleben mit dem entsprechenden Angebot an Freizeitaktivitäten verfügten.

Für viele Bündnerinnen und Bündner ist es aber auch schlicht aus topographischen Gründen nicht möglich, für die Ausbildung, Arbeit oder Freizeitaktivitäten täglich nach Chur zu pendeln. Um von Davos nach Chur zu gelangen, ist man anderthalb Stunden mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs, vom Engadin aus zwei Stunden, und von den Südtälern aus gar drei Stunden. Die entsprechenden Zugstrecken sind zwar bei Touristinnen und Touristen beliebt, aber für Pendlerinnen und Pendler nicht praktikabel: als ich einen Sommer lang in Jenisberg arbeitete, einem Weiler im unteren Landwassertal, führte mich mein Weg über die als UNESCO-Welterbe klassifizierte Albulalinie der Rhätischen Bahn (RhB). Die Luftlinie zwischen Jenisberg und Malans beträgt zwar nur gut dreissig Kilometer, aber da ich aufgrund der dazwischenliegenden Berge einen Umweg über drei Täler machen musste und am Ende eine Strecke von gut siebzig Kilometern zurücklegte, wovon ein Teil über eine verschnörkelte und steile Zuglinie durch enge Tunnels und über hohe Viadukte führt, dauerte die Reise bis zum nächstgelegenen Bahnhof gut zwei Stunden. Von dort musste ich noch eine halbe Stunde den Berg hoch gehen. Deswegen übernachtete ich an meinem Arbeitsplatz und kehrte nur an meinen freien Tagen an meinen Wohnort zurück. An den Abenden, an denen ich für Proben nach Chur musste, übernachtete ich während dieser Zeit in der Stadt bei Verwandten, da nach der Probe keine Zugverbindung mehr von Chur nach Jenisberg bestand. Dieses Los teilte ich mit den zahlreichen Bündner Mittelschülerinnen und Mittelschülern und Lehrtöchtern und Lehrlingen, die zu weit weg von ihrem Ausbildungsort wohnen, um unter der Woche an ihren Wohnort zurückzukehren. Die Tälerstruktur Graubündens ist so verschnörkelt, dass trotz einem dezentralen Ausbildungsangebot mit Kleinstgymnasien auch in

abgelegenen Talschaften manche Jugendliche schon sehr jung unter der Woche nicht bei ihren Eltern wohnen, sondern in Internaten, Wohnheimen oder Gastfamilien in ihrem Ausbildungsort.

Entsprechend klein im Vergleich zum Kanton ist das Einzugsgebiet von Chur: Die meisten Tagespendlerinnen und Tagespendler wohnen im Churer Rheintal und dem unteren Domleschg und Schanfigg und somit nicht weiter als dreissig Kilometer von Chur entfernt, was jedoch bereits dem Doppelten der durchschnittlichen Schweizer Pendeldistanz entspricht (OFS, 2021b). Obschon Chur der einzige städtische Agglomerationsraum des Kantons ist (OFS, 2014), besuchen die meisten Bündnerinnen und Bündner die Stadt nur sporadisch. Die Alltagsaktivitäten, seien es Arbeit, Einkäufe oder Freizeit, finden in den jeweiligen Talschaften statt. So sind es oft kleinste Dörfer, die in ihren jeweiligen Tälern eine Zentrumsfunktion einnehmen: in meinem Falle waren es Schiers, ein Dorf mit 2705 Einwohnerinnen und Einwohnern, und Landquart, welches zusammen mit den eingemeindeten Dörfern Igis und Mastrils auf immerhin knapp 9000 Einwohnerinnen und Einwohner kommt (OFS, 2021a).

In diesem Sinne ist es fraglich, inwiefern Chur innerhalb Graubündens die Rolle eines urbanen Zentrums zukommt. Das Bundesamt für Statistik definiert ein urbanes Zentrum primär in Bezug auf Pendelströme und Bevölkerungsanzahl (OFS, 2014). In der Literatur werden die Grenzen städtischer Regionen in Bezug auf die funktionalen Beziehungen zwischen urbanem Kern und Hinterland definiert. Solche umfassen verschiedene Formen der Kooperation und des Austauschs zwischen Zentrum und Umland, aber auch das Bestehen einer metropolregionalen Identität (Urso, 2021). Auf dieser Literatur aufbauend, können neben der dezentralen Struktur Graubündens auch die stark ausgeprägten mikrolokalen Identitäten, die durch das aktive Sozial- und Kulturleben in den Dörfern verstärkt und aufrechterhalten werden, als möglicher Sand im Getriebe einer Metropolisierung Graubündens mit Chur als Zentrum verstanden werden.

Tatsächlich konzentriert sich das kulturelle und soziale Leben Graubündens nur bedingt in Chur. Lokale Vereine unterhalten ein lebendiges Sozial- und Kulturleben in ihren jeweiligen Dörfern und

Talschaften. Selbst kulturelle Institutionen mit Hauptsitz in Chur, wie die Kammerphilharmonie Graubünden, spielen regelmässig Konzerte auch in abgelegenen Tälern. Und manche der von in abgelegenen Talschaften ansässigen Vereinen durchgeführten kulturellen und sozialen Anlässe entfalten eine Reichweite, die diejenige des in Chur stattfindenden sozialen und kulturellen Lebens übertrifft: so zum Beispiel der Engadiner Skimarathon, das Arosa Humorfestival, Art on Ice mit seiner Station in Davos, oder das Origen Festival Cultural im Surses.

Auch in anderen Belangen ist es nicht Chur, das die Hauptrolle im Kanton Graubünden spielt: als langjähriger Gastort des World Economic Forum und renommierte Wintertourismusdestination ist Davos international deutlich bekannter als die Kantonshauptstadt Chur. Die Bündner Wintertourismusdestinationen sind trotz ihres dörflichen Charakters wirtschaftliche Pole, genauso wie die Dörfer, in denen sich grössere und technologisch hochspezialisierte Industriebetriebe befinden, oder die Verkehrsknotenpunkte mit Anschluss an nationale Intercity-Zuglinien sind. Dies zeigt sich auch in der Erfassung von Agglomerationen des Bundesamts für Statistik: während Chur der einzige städtische Agglomerationsraum Graubündens ist, figurieren darin mit Landquart ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt und mit Davos und St. Moritz zwei international bekannte Wintertourismusdestinationen als die einzigen drei Kerngebiete ausserhalb von Agglomerationen (OFS, 2014).

Somit finden sich in Graubünden teils sehr kleine Ortschaften, die jedoch tief in nationale und internationale wirtschaftliche Strukturen eingebettet sind, und die, um es mit Cid Aguayo (2008) auszudrücken, ihre Einbindung in diese Strukturen aktiv gestalten und dadurch zu „spaces of material, cultural, and ideological production for the world“ (etwa: Orte der materiellen, kulturellen und ideologischen Produktion für die Welt) werden, ohne zugleich ihre „traditional spaces of security“ (traditionellen Räume der Sicherheit) zu verlieren (S. 542-543). Dadurch kommt solchen Bündner Ortschaften die von Cid Aguayo neu definierte Rolle von „Global Villages“ zu (Cid Aguayo, 2008). Als solche können sie ein Gegengewicht zu einem städtischen Raum wie Chur bilden.



Aus diesen Überlegungen geht zwar hervor, dass es verkürzt wäre, Graubünden als eine weitgehend von Globalisierungsprozessen abgeschottete Land- oder Peripherieregion zu verstehen. Es stellt sich jedoch die Frage, inwiefern Chur eine zentrale Rolle in der nationalen und globalen Einbindung Graubündens zukommt, oder inwiefern diese nicht eher von den verschiedenen „Global Villages“ des Kantons getrieben wird.

Auch die Rolle Churs in Schweizerischen Urbanisierungsprozessen ist nicht eindeutig. Dass Chur mit seinen knapp dreitausend romanischsprachigen Einwohnerinnen und Einwohner die schweizweit grösste romanischsprachige Gemeinde ist, obschon die Stadt seit dem 15. Jahrhundert deutschsprachig und somit nicht Teil des traditionell romanischsprachigen Gebiets ist (Furer, 2005), zeugt von einer stetigen Abwanderung aus den romanischsprachigen Talschaften in die einzige Stadt des Kantons. Solche Prozesse der Landflucht werden in der Literatur als einer der Faktoren der zunehmenden Urbanisierung der Gesellschaft aufgeführt, wenn auch oft im Zusammenhang mit gleichzeitig stattfindenden Industrialisierungsprozessen. In industrialisierten Gesellschaften wird die Integration vormals ländlicher Gebiete ins Stadtgebiet als Hauptfaktor der Urbanisierung aufgeführt (Champion, 1999). Die Eingemeindung der Churer Nachbardsdörfer Maladers und Haldenstein in den Jahren 2020 und 2021 kann als Teil eines solchen langsam einsetzenden urbanen Expansionsprozesses verstanden werden. Gegen einen Urbanisierungsprozess mit Chur als Zentrum spricht jedoch, dass die Churer Bevölkerungsgrösse seit circa zehn Jahren stagniert und auch über die letzten zwanzig Jahre nur geringfügig zunahm (Stadt Chur, 2021). Dies wirft die Frage auf, ob nicht ein paralleler Prozess der Landflucht von Chur ins Unterland, wie die Metropole Schweiz von Bündnerinnen und Bündnern genannt wird, stattfindet. Auf eine solche Landflucht aus Chur im Spezifischen und Graubünden im Allgemeinen ins Unterland deutet der Umstand hin, dass die Stadt Zürich mit knapp halb so vielen romanischsprachigen Einwohnerinnen und Einwohnern wie Chur die fünftgrösste romanischsprachige Gemeinde der Schweiz ist (Annaheim und Rosin, 2016).

Genau wie die meisten meiner Mitschülerinnen und Mitschüler und vor mir meine Bündner Familienmitglieder verliess auch ich nach Abschluss der Mittelschule den Kanton Graubünden. Ich zog fürs Studium nach Genf. Chur ist zwar Sitz der Fachhochschule Graubünden, aber für universitäre Studien müssen Interessierte den Kanton verlassen: Die nächstgelegene Universität befindet sich in Zürich, gut eine Zugstunde von Chur entfernt. Ich entschied mich unter anderem gegen ein Studium in Zürich, weil ich nicht nur studieren gehen, sondern auch wirklich umziehen wollte. Mit einem Umzug nach Zürich hätte ich zwar nicht mehr im Graubünden gewohnt; ich wäre aber mit Sicherheit Teil der in Zürich ansässigen Bündner Diaspora geworden. Ein Umzug nach Zürich hätte zwar einen Wechsel des geographischen Kontexts, aber nur bedingt auch einen Wechsel des sozialen Umfelds bedeutet. Während ich immer noch in der Westschweiz wohne, kehrte ein Grossteil meiner Bündner Familie nach einer gewissen Zeit im Unterland wieder ins Graubünden zurück. Diesem Umstand verdanke ich, in Graubünden aufgewachsen zu sein: Mein Zürcher Elternteil folgte dem Bündner Elternteil in dessen Heimatkanton.

In der Tat besteht eine ausgeprägte Bindung zwischen Zürich und dem Graubünden: über den Schweizerischen Finanzausgleich trägt Zürich massgeblich zur Finanzierung von Infrastruktur im Kanton Graubünden bei. Die Elektrizitätswerke der Stadt Zürich unterhalten vier Stauseen in Graubünden, welche die Stadt Zürich mit Strom versorgen. Und während Bündnerinnen und Bündner für das Studium oder die Arbeit nach Zürich abwandern, zeugen die Autokennzeichen der winterlichen Wochenend- und Ferienstaus auf der A13 sowie die Extrazüge, welche die SBB in dieser Jahreszeit zwischen Chur und Zürich führt, von der Beliebtheit Graubündens bei Zürcher Wintersportlerinnen und Wintersportlern. Diese Formen der funktionellen Anbindung Graubündens an Zürich deuten im Sinne Ursos (2021) auf eine Integration des Kantons in die Metropolregion Zürich hin. Es stellt sich also die Frage, inwiefern Chur im Prozess der zunehmenden Urbanisierung der Schweiz nicht eher Teil einer von „Global Villages“ im Sinne Cid Arguayos (2008) strukturierten Peripherie, als Zentrumsregion in einer polyzentrischen Metropole ist.

## **Ein urbanes Zentrum wird nicht gegründet, sondern entsteht**

Als im Jahr 2007 mit der Station Chur Wiesental nach Chur West im Jahr 2000 ein dritter Churer Bahnhof eröffnet wurde, reagierten wir in meinem Freundinnen- und Freundeskreis mit Belustigung: „Meint Chur, es sei eine Grossstadt? Wir sind hier nicht in Zürich, wozu braucht Chur so viele Bahnhöfe?“ Die Rhätische Bahn (RhB) setzte in ihrer Kommunikation andere Akzente und wies auf die wesentliche Rolle der neuen Stationen für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs in der Region hin, sowie auf die dadurch verbesserte verkehrstechnische Anbindung der Churer Shoppingzentren, die so ohne Umstiege auf den innerstädtischen Nahverkehr von entlegenen Tälern aus erreicht werden konnten (RhB, 2007). Die Eröffnung der Station Chur Wiesental fand gleichzeitig statt wie die Verdoppelung der Einspurstrecke im Prättigau. Damit wollte die RhB die Verspätungen, aufgrund des Abwartens von Gegenzügen verringern, und dadurch den Anschluss an die SBB-Linien und insbesondere den Intercity nach Zürich gewährleisten (RhB, 2008). Noch heute kann ich den Tonfall der Lautsprecherdurchsage imitieren, die ein solches Abwarten eines Gegenzugs als Erklärung für einen Stillstand des Zugs verkündet. Ich kann mich auch noch an die vielen Male erinnern, an denen ich Autostopp machte, um trotz eines verspäteten RhB-Zuges rechtzeitig den Umsteigebahnhof Landquart zu erreichen. Im Nachhinein erstaunt mich weniger, dass Chur über drei Bahnhöfe verfügt, sondern dass die Stadt und die RhB erst zu Beginn der Zweitausenderjahre mit der Umsetzung eines regionalen Verkehrskonzepts begannen, welches den Pendelströmen, die Chur zu einer Agglomerationsregion machen, Rechnung trägt, und die Anbindung an nationale Zuglinien sicherstellt.

Dieser späte Ausbau des regionalen Zugnetzes deutet nicht darauf hin, dass sich Chur besonders frühzeitig seiner Bedeutung als einzigem Agglomerationsraum Graubündens bewusst geworden wäre. Jedoch zeigte die Stadt in der Umsetzung der Begleitmassnahmen dieses Ausbaus Offenheit für eine verkehrspolitische Innovation, die

erst fünf Jahre zuvor in der Schweiz als Möglichkeit der Gestaltung des öffentlichen Raums eingeführt wurde: die Begegnungszone. Als mit der Fertigstellung des Umbaus des Churer Hauptbahnhofs und der damit einhergehenden Eröffnung eines neuen Parkhauses die Verkehrssituation im Stadtzentrum aus den Fugen zu geraten drohte, richtete die Stadt 2007 kurzerhand eine provisorische Begegnungszone ein, die den Bahnhof mit der bereits seit langem verkehrsbefreiten Altstadt verband (Schweizer, 2010). Zu Beginn sorgte diese Begegnungszone für Verwirrung: während wir als Bewohnerinnen und Bewohner Bündner Dörfer an unklare Aufteilungen des öffentlichen Raums unter den verschiedenen Verkehrsmodi gewöhnt waren, war es neu für uns, Priorität gegenüber dem Autoverkehr zu haben. So sind Trottoirs in Bündner Dörfern ein relativ neues Phänomen, dessen bauliche Umsetzung aufgrund der engen Gassen und Strässchen oft nicht trivial ist. Umso verwirrender war es, dass auf der damals noch von breiten Trottoirs gesäumten Churer Bahnhofsstrasse nun der Fussverkehr auch auf der Strasse Vorrang hatte. In den folgenden Jahren wurde die Begegnungszone baulich umgesetzt, und im Jahr 2015 wurde die gesamte Bahnhofsstrasse verkehrsbefreit (Chur Tourismus, 2021). Damit wurde das Churer Stadtzentrum für die Aktivitäten attraktiver, die seine regionale Anziehungskraft ausmachen: Besuche in den zahlreichen Restaurants, Cafés und Bars der Stadt, sowie das gemütliche Flanieren zwischen den Geschäften der Stadt und das Erledigen von Einkäufen, die über den reinen Tagesbedarf hinausgehen und für welche die Dorfläden nicht ausgestattet sind. In der Tat verwandelte die Begegnungs- und später verkehrsbefreite Zone auf der Churer Bahnhofsstrasse diese in ein „grosses Einkaufszentrum unter freiem Himmel“ (Schweizer, 2010), und Chur wurde damit zu einer der Schweizer Städte mit der grössten zusammenhängenden verkehrsbefreiten Zone (Chur Tourismus, 2021) (Abb. 2).

Dass Chur die infrastrukturelle Umsetzung seiner Rolle als einziger Stadt des Kantons eher spät, dann aber mit Offenheit für Innovationen angeht, ist kein neues Phänomen. So wurde der öffentliche Raum erst ab 1859 mit Gaslaternen beleuchtet, wohingegen Städte wie zum Beispiel Bern oder Lausanne schon gut zehn Jahre



**Abbildung 2** Eine kurze Unterbrechung der Fussgängerzone am Eingang zur Altstadt. Fotografie: F. Meinherz.

früher mit dieser technologischen Neuerung den strikten Gegensatz von Tag und Nacht im öffentlichen Raum überwunden hatten. In Chur wurden diese Gaslaternen aber bereits 1892 von elektrischen Strassenlaternen abgelöst, womit die Stadt dem allgemeinen europäischen Trend zur Elektrifizierung der Strassenbeleuchtung, der in den späten Achtzigerjahren des 19. Jahrhunderts einsetzte, zeitnah folgte. Nichtsdestotrotz war Chur damit mitnichten die erste Ortschaft Graubündens, die ihre Strassenbeleuchtung elektrifizierte: in der schon damals illustren Tourismusdestination St. Moritz erfolgte dieser Schritt bereits 1879 (Historisches Lexikon der Schweiz, 2011) und somit vor Timișoara im Jahr 1884, das als erste europäische Stadt mit elektrischer Strassenbeleuchtung gilt (Vasiliu, 2014).

Wie eingangs dieses Beitrags aufgezeigt wurde, ist die nächtliche Erschliessung des öffentlichen Raums der Stadt Chur noch immer ein Politikum, das nun zwar nicht mehr die dazu erforderliche Strassenbeleuchtung betrifft, sondern den gesetzlichen Rahmen. Das im Jahr 2008 verabschiedete restriktive Polizeigesetz deutet auf ein Verkennen der Stadt Chur ihrer Rolle für das Bündner

Nachtleben und die Jugend des Kantons hin. So nimmt ausserhalb der Kantonshauptstadt und der Wintersaison, während der zumindest in den touristischen Orten eine saisonale Ausgangskultur auflebt, das Nachtleben in Graubünden die Form von alljährlich von verschiedenen Vereinen organisierten Festen oder Anlässen an. Für eine ganzjährig bestehende und einigermaßen diversifizierte Bar- und Clubkultur bietet sich nur Chur an. Dieses Bewusstsein scheint aber bei der Stadt Chur nur langsam Fuss zu fassen. Wie von der betroffenen Jugend festgestellt, löste das im Jahr 2008 eingeführte Polizeigesetz mit seiner schweizweit einmalig starken Einschränkung des Nachtlebens nicht das Problem, dass Bündner Jugendlichen kaum Möglichkeiten haben, sich in der Freizeit zu treffen und gemeinsam zu feiern (DSJ, 2016). Auch das Fehlen einer nennenswerten Jugendarbeit und -politik kritisierten die Jugendlichen (Südostschweiz, 2014). Dass Information und Sensibilisierung in der Eindämmung nächtlicher Exzesse trink- und vandalierungswilliger Jugendlicher wirkmächtiger sind als Restriktionen und Verbote, war denn auch die Bilanz der Stadtregierung, als sie zwölf Jahre nach der Einführung des revidierten Polizeigesetzes den entsprechenden Artikel wieder strich (SRF, 2020).

Vielleicht ist es das fehlende Verständnis der gewählten politischen Instanzen für die Anliegen der Jugendlichen und die Möglichkeiten, wie diesen entsprochen werden kann, die dem Jugendparlament der Stadt Chur, welches sich diesen Problemen annahm, den Ruf eintrug, eines der am konkretesten arbeitenden Schweizer Jugendparlamente zu sein (SRF, 2016). So erwirkte es unter anderem einen Ausbau der Busverbindungen zwischen Chur und dem Churer Rheintal und setzte sich mehrfach für eine verstärkte Jugendarbeit und die Aufhebung des Alkoholverbots im öffentlichen Raum ein (Jugendparlament Stadt Chur, 2014).

Die Beispiele der Churer Agglomerationsverkehrs- und Jugendpolitik zeigen auf, dass sich die Stadt trotz der in der vorhergehenden Sektion aufgeworfenen Fragen bezüglich ihrer Zentrumsrolle mit gewissen für Agglomerationsräume und Zentrumsorte typischen Herausforderungen konfrontiert sieht, so zum Beispiel denjenigen, sich aus der Rolle der Stadt als Verkehrsschnittpunkt und

Sammelbecken für die Jugendlichen des Kantons ergeben. Der Umgang Churs mit diesen Herausforderungen wirft jedoch die Frage auf, inwiefern die Churer Politik auf einem Verständnis von Chur als urbanem Zentrum, oder von Chur als einem Teil der Schweizer Peripherie ohne signifikanter Zentrumsrolle beruht.

## **Abschliessende Gedanken**

Chur spielte während meiner Jugend im Graubünden keine zentrale Rolle in meinem Leben. Ob das nun daran lag, dass sich mein Leben aufgrund der dezentralen Struktur Graubündens anderswo abspielte, oder dass die Stadt Chur die Möglichkeiten, die sich ihr als dem grössten und einzigen städtischen Agglomerationsraum Graubündens boten, nur bedingt wahrnahm und ausschöpfte, ist schwer zu eruieren. Das Beispiel Chur zeigt jedoch die Schwierigkeit auf, die Zentrumsrolle urbaner Räume in der Peripherie zu erfassen. Da ist einerseits die Stadt, die zwar eine regionale Agglomeration ist, aber die nur schon aufgrund der topographischen Gegebenheiten kaum die Rolle des urbanen Zentrums einer den ganzen Kanton umfassenden Region einnehmen kann und die zudem im Bemühen um regionale Bedeutung der Konkurrenz von „Global Villages“ ausgesetzt ist. Andererseits ist die Stadt aber auch der einzige urbane Raum der Region. Von einer gesamtschweizerischen Perspektive aus betrachtet, tritt zusätzlich eine gewisse Einbettung Churs in die weitere Metropolregion Zürich zutage.

Die in diesem Beitrag angestellten Betrachtungen deuten darauf hin, dass Chur in der politischen Umsetzung dieser vielschichtigen Rolle eher unter Zeit- und Handlungsdruck auf Bedürfnisse und Notstände reagiert, als die entsprechenden Prozesse proaktiv zu begleiten und zu gestalten. Nichtsdestotrotz zeigt insbesondere das Beispiel der Verkehrsberuhigung der Churer Bahnhofsstrasse nicht nur auf, dass die Stadt Chur in der Gestaltung ihres öffentlichen Raums zu ambitionierten politischen Massnahmen fähig ist. Die Erfahrung der Churer Bahnhofsstrasse verdeutlicht auch, dass politische Massnahmen, die Aspekte aufgreifen und ausbauen, welche die regionale Anziehungskraft einer Ortschaft ausmachen, auch in

einer Kleinstadt mit unklarer Zentrumsrolle grosse Wirkmächtigkeit entfalten können. Die Transformation des Stadtzentrums in eine verkehrsbefreite Zone griff die Rolle Churs als dem Ort im Kanton Graubünden auf, in dem die Menschen durch einen städtischen Raum mit einem entsprechenden Angebot an Läden, Restaurants und Bars bummeln können, und schuf einen öffentlichen Raum, der für diese Aktivität geschaffen ist. Dies deutet darauf hin, dass die politische Orientierung an konkreten Bedürfnissen peripheren Kleinstädten die Möglichkeit bieten kann, ihre Einbindung in mikro- und makro-regionale Urbanisierungs- und Metropolisierungsprozesse aktiv zu gestalten, ohne die Frage bezüglich ihrer Rolle in diesen Prozessen abschliessend zu beantworten.

## Referenzen

- 20 Minuten. 24.2.2008. *Chur: Kein Alkohol nach Mitternacht*. 20 Minuten, <https://www.20min.ch/story/chur-kein-alkohol-nach-mitternacht-933503424145> (abgerufen am 2.11.2021).
- Annaheim, Martin und Klemens Rosin. 2016. Mes tetg è il tschiel da Turitg. S. 74-77 in *Romanisch entdecken – lernen – erleben*, hrsg. von Mathias Piconi und Barbla Etter. Bellinzona: Babylonia.
- Champion, Tony. 1999. Urbanisation and counterurbanisation. S. 375-385 in *Applied Geography: Principles and practice*, hrsg. von Michael Pacione. London: Routledge.
- Cid Aguayo, Beatriz Eugenia. 2008. Global villages and rural cosmopolitanism: Exploring global ruralities. *Globalizations* 5(4): 541-554.
- Chur Tourismus. 2021. *Barrierefreie Stadt Chur*. <https://www.chur.graubuenden.ch/de/service/mobilitaet-ort/barrierefreie-stadt-chur> (abgerufen am 2.11.2021).
- DSJ. 29.3.2016. *Medienmitteilung: Das Bündner Nachtleben umkrempeeln*. Bern: Dachverband Schweizer Jugendparlamente, [https://www.dsj.ch/fileadmin/files/7\\_Medien/Medienmitteilungen/2016/29032016\\_engage\\_Graubunden.pdf](https://www.dsj.ch/fileadmin/files/7_Medien/Medienmitteilungen/2016/29032016_engage_Graubunden.pdf) (abgerufen am 2.11.2021).
- Furer, Jean-Jacques. 2005. *Eidgenössische Volkszählung 2000: Die aktuelle Lage des Romanischen*. Neuenburg: Bundesamt für Statistik.
- Historisches Lexikon der Schweiz. 25.2.2011. *Beleuchtung*. Bern: Schweizerische Akademie der Geistes- und Sozialwissenschaften.
- Jaun, Tatjana. 2012. *Eine „Antihymne“ gegen das Gesetz*. Südschweiz, <https://www.suedostschweiz.ch/zeitung/eine-antihymne-gegen-das-gesetz> (abgerufen am 2.11.2021).
- Jugendparlament Stadt Chur. 25.4.2014. Jugendsession Stadt Chur. <https://www.engage.ch/jugendparlament-stadt-chur/aktivitaeten-jupa-chur/jugendsession-stadt-chur> (abgerufen am 2.11.2021).
- OFS. 2021a. *Regionalporträts 2021: Gemeinden*. Neuenburg: Bundesamt für Statistik.



- OFS. 2021b. *La pendularité en Suisse en 2019: Avec un éclairage sur la longueur des trajets pour se rendre au travail*. Neuenburg: Bundesamt für Statistik.
- OFS, 2014. *Les 49 agglomérations et les 28 centres hors des agglomérations de la Suisse*. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.
- RhB. 8.12.2007. *Medienmitteilung. Chur Wiesental: Wenn Partner zusammenspannen...*. Chur: Rhätische Bahn, <https://www.rhb.ch/de/medien/medienmitteilungen/details/chur-wiesental-wenn-partner-zusammenspannen> (abgerufen am 2.11.2021).
- RhB. 14.11.2008. *RhB-Doppelspur Schiers – Fuchsenwinkel*. Chur: Rhätische Bahn, <https://www.rhb.ch/de/medien/medienmitteilungen/details/rhb-doppelspur-schiers-fuchsenwinkel> (abgerufen am 2.11.2021).
- Schweizer, Thomas. 2010. Begegnungszonen in der Schweiz – ein Erfolgsmodell. S. 87-102 in *Shared Space: Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume*, hrsg. von Cornelius Bechtler, Anja Hänel, Marion Laube, Wolfgang Pohl und Florian Schmidt. Bielefeld: Verein zur Förderung kommunalpolitischer Arbeit - Alternative Kommunalpolitik (AKP) e.V.
- SRF. 29.11.2020. Deutliches Ja in Chur – „Strengstes Polizeigesetz der Schweiz“ wird gelockert. *Regionaljournal Graubünden*, <https://www.srf.ch/news/abstimmung-29-november-2020/deutliches-ja-in-chur-strengstes-polizeigesetz-der-schweiz-wird-gelockert> (abgerufen am 2.11.2021).
- SRF. 19.2.2016. *Jugendparlament: Die jungen Wilden mit utopischen Ideen*. *Regionaljournal Graubünden*, <https://www.srf.ch/news/regional/graubuenden/jugendparlament-die-jungen-wilden-mit-utopischen-ideen> (2.11.2021).
- Stadt Chur. 2021. *Chur in Zahlen*. Chur: Einwohnerdienste, <https://www.chur.ch/churinzahlen> (abgerufen am 2.11.2021).
- Südoschweiz. 2014. *Jugendparlament kritisiert Bündner Jugendförderung*. Südoschweiz, <https://www.suedostschweiz.ch/politik/jugendparlament-kritisiert-buendner-jugendfoerderung> (abgerufen am 28.10.2020).
- Urso, Giulia. 2021. Metropolisation and the challenge of rural-urban dichotomies. *Urban Geography* 42(1): 37-57.
- Vasiliiu, Oana. 12.11.2014. First electric illuminated city in Europe celebrates 130 years. *Business Review*, <https://business-review.eu/featured/first-electric-illuminated-city-in-europe-celebrates-130-years-73251> (abgerufen am 2.11.2021).



# Martigny: Eine Alpenstadt mit menschlichen Dimensionen

Viviane Cretton<sup>53</sup>



Im Jahr 2022 wird die Gemeinde Martigny (auf Deutsch Martinach) auf ihrer Internetseite als „grosse Kleinstadt mit menschlichen Dimensionen“ präsentiert. Da ich vor über 50 Jahren in dieser Stadt geboren wurde und dort aufgewachsen bin, finde ich, dass diese Definition heute doch ziemlich gut auf sie zutrifft. Für eine Frau, die wie ich zu 100% berufstätig und Mutter eines Teenagers ist, ist diese Stadt sehr praktisch, vor allem wegen ihrer geringen Grösse. Denn dadurch befindet sich alles mehr oder weniger in der Nähe der Wohnung, des Zentrums und des Bahnhofs. Unliebsame Alltagsaufgaben wie Einkaufen, der Weg zur Post oder zum Bahnhof werden so vereinfacht, ebenso soziale und kulturelle Beziehungen. Eigentlich ist alles einigermaßen problemlos erreichbar, von der Schule über Supermärkte bis hin zu Ämtern, Sport- und Kultureinrichtungen sowie sozialen und wirtschaftlichen

<sup>53</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

Einrichtungen. Das Durchqueren der Stadt mit dem Velo dauert nur wenige Minuten und auch zu Fuss gelangt man mühelos von einem Ort zum anderen. Die Menschen kennen und begrüßen sich gegenseitig, wenn sie sich auf dem Trottoir begegnen. Ich wohnte zwölf Jahre in Lausanne und bin dann wieder nach Martigny gezogen. Da fiel mir Folgendes ganz besonders auf: Das Empfinden eines reibungslosen, einfachen und freundlichen Alltagslebens, das mit der unmittelbaren Nähe von Dienstleistungen und Menschen verknüpft ist. Man muss nicht mehrere Busse nehmen, um vom Bahnhof nachhause zu kommen, es gibt keine Menschenmassen zu Stosszeiten in der Metro, keine langen Warteschlangen an den Behördenschaltern, ausser vielleicht bei der Post am letzten und ersten Tag des Monats. Die Wiederentdeckung von Martigny vermittelte mir im Alltag das Gefühl, Zeit und eine gewisse Lebensqualität zu gewinnen. Dafür hatte ich den Eindruck, weniger städtische Ausgelmöglichkeiten (kleinere Auswahl an Restaurants, Bistros, Bars, Aufführungen, Kinos, Geschäften) und politische Identifikationsmöglichkeiten (ich geriet von einer als „links“ bezeichneten Gemeinde in eine Gemeinde, die als Hochburg der Freisinnig-Demokratischen Partei des Wallis gilt) zur Verfügung zu haben.

## **Eine erneuerte Bevölkerung**

Als ich 2012 aus beruflichen und persönlichen Gründen nach Martigny zurückkehrte, stolperte ich immer wieder über alte Stereotypen, die ich über diese Stadt verinnerlicht hatte. Es waren noch immer dieselben Stereotypen, die mich Jahre zuvor dazu veranlasst hatten, den Ort zu verlassen. Als ich die Grundschule in Martigny besucht hatte, gab es dort nur ein einziges schwarzes Kind. Ich war besorgt vor der Rückkehr ins Wallis aufgrund der (nicht vorhandenen) Vielfalt. Ich musste meine Vorurteile im Laufe der Zeit aber revidieren. Denn die Stadt oder zumindest ihre Bevölkerung hatte sich tatsächlich verändert. Den ersten Hinweis darauf lieferte die Schulklasse meines Sohnes – 2. Klasse (Harmos) – die hinsichtlich der Hautfarbe vielfältiger war als die Klasse, die er in Lausanne besucht hatte! Sicherlich hat Martigny nicht denselben Anteil an

soziokultureller Durchmischung wie Lausanne. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass die Stadt mit ihren 107 Nationalitäten und einem Bevölkerungsanteil von 30 % ohne Schweizer Pass in den letzten drei Jahrzehnten zunehmend multikulturell geworden ist, wobei die ethnische Vielfalt vor allem auf den Schulhöfen der Grundschulen immer sichtbarer wird.

Ich bin in den 1970er Jahren mit einer Generation aufgewachsen, deren Grosseltern aus Italien, Spanien und Portugal eingewandert sind – genau wie meine, die 1950 aus beruflichen Gründen in die Schweiz gekommen sind. Ich kann mich auch noch gut an die Ankunft der Flüchtlinge aus dem ehemaligen Jugoslawien in den 1990er Jahren erinnern. In den Bistros und Gesprächen machten die rassistischen Vorurteile über „Itaker“, „Benettos“ und „Portos“ denjenigen über „Balkaner“ Platz, diese „falschen Weissen“, die den Ruf hatten, mit Messern in den Taschen durch Martigny zu ziehen ...

Als ich mich zwanzig Jahre später wieder in dieser Stadt niederliess, entdeckte ich hingegen, dank meines Sohnes, dass das Zusammenleben zu einem *Modus Vivendi* für die Schulkinder geworden ist. Sie lernen ab der 1. Harmos-Klasse, sich mit den Unterschieden vertraut zu machen. Dabei werden sie von Fachpersonen betreut, unter anderem vom Integrationsbeauftragten der Stadt, der senegalesischer Herkunft ist. Ich erinnere mich, dass ich damals herausfand, dass Martigny 2007 die einzige Stadt in der Schweiz war, die eine Person afrikanischer Herkunft für diesen Posten eingestellt hatte.

## Die Vielfalt

Ehrlich gesagt, war es als Teenager mein Ziel, möglichst oft aus dieser zu weissen und zu kleinen Stadt, in der nie etwas los war, zu entfliehen. Je nachdem, wie viel Geld wir hatten, nahmen wir mit ein paar Freundinnen den Zug oder trampten bis nach Lausanne oder Montreux. Dort, in den Mikrokosmen der ethnischen und nationalen Vielfalt bot sich die Möglichkeit, Menschen zu treffen, denen man im Wallis nicht oder nur schwer begegnete, und man stiess auf eine deutlich wahrnehmbare Vielfalt an Sprachen, Hautfarben oder Herkunftsländer.

Soweit ich mich an diese Zeit zurückerinnern kann, waren in meiner Vorstellung Martigny und das Wallis miteinander verschmolzen. Doch möglicherweise habe ich einfach nicht unterschieden: Martigny lag im Wallis und das Wallis war in meinen Augen konservativ, weiss und nicht urban. In jenen Jahren träumte ich vielmehr von grossen Städten wie New York, London oder Mexiko. Nicht so sehr wegen ihrer Bevölkerungsgrösse, sondern vielmehr wegen ihrer soziokulturellen Vielfalt, ihres Multikulturalismus und ihrer städtischen Institutionen: Feste, Festivals, Konzerte, Museen, Menschenmassen in den Strassen. Ich verband Urbanität mit Unterschieden im Aussehen, in der Sprache, im Phänotypus und im Glauben. In meinen Vorstellungen war das Wallis jedoch weder multikulturell noch urban oder offen für Andersartigkeit. Zwischen 1994 und 1996 fand in Martigny das Fest der 5 Kontinente statt. Ich erinnere mich an dieses Ereignis als ein Symbol für die Öffnung gegenüber anderen Kulturen: Weltmusik und afrikanische Tänze auf dem Place Centrale in Martigny, exotische Stände, Essen und Kunstschaffende aus anderen Ländern, die zwei Tage lang die Stadt belebten. Kulturen aus aller Welt kamen nach Martigny! So nahm ich es zumindest wahr.

### **Eine auf den Ort zugeschnittene Urbanität**

Ende der 1970er Jahre galten zwei Quartiere oder vielmehr zwei Strassen in Martigny gemeinhin als „gefährlich“, dies hauptsächlich aufgrund ihrer Bewohnerinnen und Bewohner mit bescheidenem sozialem Hintergrund oder gar ausländischer Herkunft. Obwohl die Einwohnerinnen und Einwohner jeder Einkommensklasse relativ gleichmässig über die ganze Stadt verteilt waren, war die Vorstellung, dass einige Stadtteile schöner seien und „besser“ frequentiert würden als andere tief in der Bevölkerung verankert. Gleichzeitig war Martigny im Vergleich zu Lausanne oder Montreux und erst recht zu New York oder Mexiko-Stadt keineswegs urban, aber anders als die Dörfer in den Seitentälern immerhin eine Stadt. Das äusserte sich in der unterschiedlichen Art sich zu kleiden, zu sprechen oder sich zu verhalten, je nachdem, ob man aus Martigny, Versègères

im Val de Bagnes oder Trient im gleichnamigen Tal stammte. Es machte also durchaus einen Unterschied, ob man aus „der Stadt“ oder einem Bergdorf stammte. Eine solche Unterscheidung gibt es heute nicht mehr. Man könnte fast sagen, dass der Trend durch die Urbanisierung und Gentrifizierung der Täler umgekehrt wurde: Die Reichen haben sich auf den Höhen niedergelassen und die untere Mittelschicht findet sich in den tiefer gelegenen Regionen. Influencer und *Coworking-Spaces* eroberten die umliegenden Skigebiete und Dörfer und machen das Wohnen in den Bergen zu einem Lebensstil der Extraklasse. Anders als vor vierzig Jahren ist das Leben in der Stadt und im Flachland heute gesellschaftlich mit weniger Ansehen verbunden. Der Trend geht hin zum als privilegiert betrachteten Leben in höheren Lagen, „näher an der Natur“. In den 1980er Jahren war es genau umgekehrt. In Dörfern auf den Anhöhen zu leben, wurde mit Ländlichkeit und Nicht-Urbanität verbunden und war das Gegenstück zu Modernität. Für die umliegenden Dörfer in den Tälern und in der Ebene bedeutete Martigny in jeder Hinsicht städtisches Leben, Mode, Geschäfte, Kultur und Offenheit. Gleichzeitig wurden die Einwohnerinnen und Einwohner von Martigny ausserhalb des Kantons als Walliserinnen und Walliser wahrgenommen, und das Wallis wurde mit Ländlichkeit und Peripherie in Verbindung gebracht. Ganz offensichtlich variiert der Grad der Urbanität dieser Stadt je nach Zeit, Raum und Blickwinkel.

### **Eine sich ausbreitende Stadt am Fusse der Berge**

Auch wenn sich heute – zumindest in meiner Vorstellung – das liberale Martigny vom Rest des Kantons unterscheidet, bleibt es doch eine kleine Stadt am Schnittpunkt der Alpen, eine Stunde vom französischen Chamonix und eine Stunde von Aosta in Italien entfernt. Es liegt am Rhoneknie und innert einer Stunde erreicht man flussabwärts Lausanne und flussaufwärts Brig. Psychologisch betrachtet stellt Martigny für mich die symbolische Grenze einer machbaren Erreichbarkeit zum Rest der Westschweiz und zu den Nachbarländern dar.

Nebst der geografischen Lage steht der Name „Rhoneknie“ auch für ein neues Agglomerationsprojekt, das Martigny, die zweitgrösste Stadt des Kantons, zusammen mit den zwei Nachbargemeinden Martigny-Combe und Fully entwickelt hat. Zweck des Projekts ist es, Ideen zur Gestaltung der Urbanisierung, Mobilität oder Umwelt, einschliesslich Landschaft, auszutauschen. Das lässt mich schmunzeln, denn wir haben uns schon als Kinder gerne vorgestellt, dass sich Martigny eines Tages entlang der Rhone in Richtung Sitten ausdehnen und so mit den umliegenden Dörfern Charrat, Fully und Saxon zu einer Einheit verschmelzen würde. Zu einer Metropole am Flussufer halt.

Zumindest in den letzten Jahren hat der Bau von Mietwohnungen auf beiden Seiten des Rhoneknies stetig zugenommen, insbesondere am Ortsausgang von Martigny, entlang der Zugstrecke in Richtung Lausanne. Pensionskassen und Immobilienunternehmen investieren seit mindestens zehn Jahren unaufhörlich in diese Gegend, bauen reihenweise ähnlich aussehende Gebäude und schaffen so zwischen der Zuglinie und dem Fluss (der Dranse) ein Quartier, das wie eine kleine ZUP (Stadttrandzone oder „Zone Urbaine Périphérique“) nach französischem Vorbild aussieht. Ich erinnere mich, dass ich an der Einweihung der Schule teilgenommen habe, die 2016 (in Pavillons) in diesem Quartier eröffnet wurde, um der wachsenden Bevölkerung gerecht zu werden.

Zur gleichen Zeit, als sich dieses dezentrale, hauptsächlich aus grauen Gebäuden bestehende Quartier entwickelte, wurde das Stadtzentrum mit edlen und lokalen Materialien renoviert. Zum Einsatz kamen insbesondere grüner Stein aus Salvan (verarbeitet im Aostatal) für die Platten des Place Centrale und mehrere hunderttausend rosafarbene Pflastersteine aus rosa Granit für die angrenzenden Strassen. Optisch erhielt man den Eindruck, dass im Gleichschritt mit der zunehmenden Verschönerung, Fussgängerfreundlichkeit und Gentrifizierung des Stadtzentrums der Stadtrand immer hässlicher, grauer und formloser wurde. Mir schien, dass das Konzept der Vororte und ZUPs, dieser grosse soziologische Klassiker, zumindest in Frankreich ziemlich kritisiert wurde und dass die Stadtplaner es



wieder zu hinterfragen begannen. Aber ganz offensichtlich war dies in Martigny nicht der Fall.

Die Verbauung schreitet auch an den Hängen der Berge voran, an manchen Stellen bekommt man den Eindruck, die Stadt habe keinen Platz mehr und quillt über. Mehrere meiner Bekannten aus anderen Kantonen halten es in dieser Stadt nicht lange aus aufgrund des Gefühls der Enge welches die nahen Berge, hoch und imposant, auslösen können. Auch ich kenne dieses Gefühl nur zu gut, denn ich hatte es 2001 bei meiner Rückkehr von einem Feldaufenthalt in Fidschi heftig zu spüren bekommen. Ich erinnere mich, dass nach fast zwei Jahren im Südpazifik, in denen ich jeden Tag den Horizont hinter dem Ozean oder der australischen Halbwüste gesehen hatte, die Rückkehr ans Rhoneknie brutal war. Ich muss zugeben, dass ich auch jetzt manchmal insgeheim befürchte, dass Martigny eines Tages so aussehen könnte wie das in den Pyrenäen gelegene Andorra. Aber allzu grosse Sorgen muss ich mir nicht machen, denn anders als die ultraurbane Enklave, die auf tausend Metern Höhe zwischen den Bergen Spaniens und Frankreichs eingeklemmt ist, kann sich Martigny immer noch in der Rhoneebene in Richtung Sitten ausdehnen.

## Mein Quartier

Zu meiner Überraschung fand ich 2012, als ich mich wieder in Martigny niederliess, eine Wohnung in dem Quartier, in dem ich als Teenager gelebt hatte: ein kleines Minergie-Gebäude mit Sonnenkollektoren, das 2010 von einer Pensionskasse gebaut wurde und in einer Strasse mit Mietwohnungen liegt, die in den 1970er Jahren von Léonard Gianadda, dem über das Wallis hinaus bekannten Förderer und Mäzen, gebaut worden war. Fünf Gehminuten vom Bahnhof und fast genauso weit von der Schule entfernt, die mein Sohn damals besuchte. Von dieser Wohnung aus hatte ich bis 2018 eine tolle Aussicht auf das Stadtschloss und den Weinberg am Hang. Dann versperrte mir ein sechsstöckiger Neubau, der etwa 150 Meter von meiner Wohnung entfernt gebaut wurde, diesen Blick gnadenlos. Das neue massive Gebäude

in Schokoladenbraun ersetzte ein schönes altes Haus mit grünen Fensterläden, das damals von einem riesigen Garten umgeben war. Auf demselben Stück Land in dieser Strasse wurden drei neue sechsstöckige Gebäude dort gebaut, wo früher zwei wunderschöne Grundstücke waren. Ganz in der Nähe wurde auch ein altes historisches Herrenhaus abgerissen, um ein weiteres sechsstöckiges Minergie-Gebäude zu errichten, in dem heute hauptsächlich Arzt- und Zahnarztpraxen untergebracht sind. Ein paar Jahre davor waren, ebenfalls in dieser Strasse, aber in der entgegengesetzten Richtung, zwei Gebäude abgerissen worden: einerseits dasjenige, in dem ich meine Jugend verbracht hatte, andererseits das angrenzende Hotelrestaurant, ein legendärer und beliebter Ort in Martigny, an dem viele Hochzeitsbankette gefeiert und Tausende von Mahlzeiten, Mittagessen und Kaffees für Arbeiter serviert worden waren. An ihrer Stelle befinden sich heute zwei grosse, an einem Verkehrskreisel gelegene Wohnhäuser. Da Mieterinnen und Mieter dazumal noch rar waren, versuchte man sie erstaunlicherweise damit anzulocken, dass beim Abschluss eines Mietvertrags mit Mindestdauer zuerst ein, dann zwei und zuletzt sogar drei mietzinsfreie Monate angeboten wurden. Martigny ist aber nicht die einzige Stadt im Wallis, die einen hohen Anteil an leerstehenden Wohnungen aufweist. Wenn ich mich richtig erinnere, war die Situation in Siders mit einer Rate von 3,5% im Jahr 2018 schlimmer. Dieser Überfluss an leerstehenden Wohnungen bedeutet jedoch nicht, dass diese finanziell erschwinglicher wären. In dem sechsstöckigen Neubau zum Beispiel, der mir meinen Blick auf das Schloss und die Weinberge am Hang raubte, wurde eine 3,5-Zimmer-Wohnung mit kaum mehr als 100 Quadratmetern im obersten Stock (erneut) für 860 000 Franken verkauft (im Juni 2020), und das vor kaum einem Jahr!

## Die Tankstellen

Ich glaube, ich war 14 Jahre alt, als ich zum ersten Mal im Sommer in einer Garage in Martigny arbeitete, um mir ein Taschengeld dazu zu verdienen. Ich tankte die Autos auf und reinigte die

Windschutzscheiben, was mir pro Monat fast ebenso viel Trinkgeld einbrachte wie Lohn. Ich sass vor den Tanksäulen auf einem kleinen Klapphocker und wartete auf die Autos, die vor allem am Samstagmorgen ununterbrochen vorbeifuhren. Heute gibt es diese Garage nicht mehr. Sie wurde dem Erdboden gleichgemacht, um dort ein Gebäude zu errichten. Aber in diesem Quartier, das seit zehn Jahren auch wieder mein Quartier ist, gibt es zwei rund 100 Meter voneinander entfernte Tankstellen, die sich auch für andere Einkäufe als Treibstoff als sehr praktisch erweisen, wie zum Beispiel für Brot. Eine der Tankstellen verkauft auch Wein von lokalen Weinbauern, der im Supermarkt nicht erhältlich ist. Und die andere hat manchmal Käse und Fleisch von einheimischen Betrieben im Angebot. Diese Mischung aus lokalen Produkten und Hightech-Ästhetik ist ebenso faszinierend wie erstaunlich. Zahlreiche von ihnen haben ausserdem einen Bistro-Bereich, der mit Bildschirmen für Glücksspiele der Loterie Romande und PMU (Paris Mutuel Urbain, ein Anbieter von Pferdewetten in Frankreich) ausgestattet ist. Diese relativ neue Entwicklung der Tankstellen ist auch aus soziologischer Sicht spannend. Wir haben es hier mit einer Art unwahrscheinlichem und doch offensichtlich funktionierendem wirtschaftlichem und sozialem Mikrokosmen zu tun. Hier versammeln sich kleine Gruppen wie in einem Café, um sich zu treffen, zu betrinken, zu spielen und soziale Kontakte zu knüpfen. Es scheint, als hätten sich die Anwohnerinnen und Anwohner die industrielle Tankstellenstruktur angeeignet und sie nach ihren Vorstellungen gestaltet. Als Durchgangs- und Verkehrsorte bieten Tankstellen natürlich ein hervorragendes Schaufenster für lokale Produkte, von Käse über Trockenfleisch bis hin zu Wein, Sirup und Fruchtsäften. Auf die Gefahr hin, die lokalen „Bobos“<sup>54</sup> zu provozieren, könnte man fast sagen, dass eine Tankstelle so etwas wie das „Chez Mamie“ für alle ist (mit den Verpackungen als Zugabe).

In der Einkaufszone am Stadtrand konkurrieren drei Tankstellen miteinander, die von einem einzigen Kreisel aus angefahren

<sup>54</sup> [Anm. Hrsg.], „Bourgeoise Bohémien“, vereint bislang als Gegensätze geltende Lebensstile, wie Reichtum und Rebellion, beruflicher Erfolg und Nonkonformität



**Abbildung 1** *La Tige* des Schweizer Bildhauers Bernhard Luginbühl, auf einem Kreisel an der Ausfahrt Cristal/Quartz, Route de Fully in Martigny, am 6. Dezember 1999. Fotografie: V. Cretton.

werden. Der Kreisel ist einfach zu erkennen und dient als Sockel für einen meiner Favoriten von all den Skulpturen, die an den sechzehn Kreiseln der Gemeinde ausgestellt sind. Das Werk des Berner Künstlers Bernhard Luginbühl besteht aus Eisen, ist knallrot und ragt fast acht Meter hoch in die Luft. Es heisst *La Tige* (auf Deutsch der Stiel). Mich verblüfft, dass das Kunstwerk sich so gut in diese Tankstellenkulisse am Rande der Stadt und in den Wind einfügt, dass ich es an manchen Tagen nicht einmal sehe (Abb. 1).

Auffällig ist zudem, dass die Tankstellen an den Stadträndern immer mehr Ladestationen für Elektrofahrzeuge bereitstellen. Dies verleiht ihnen in vielerlei Hinsicht eine wirtschaftlich und moralisch hybride Dimension: an der Schnittstelle zwischen industriellen und regionalen Produkten sowie zwischen Erdöl- und Elektrozeitalter.

Eigentlich hat diese Art von Stadtrandlandschaft, die zwischen Aprikosenplantagen und Erdbeerefeldern eingequetscht ist, etwas Poetisches an sich. Ein Kollege, ein Anthropologe, der von Basel nach Siders gezogen ist, beschrieb diese für das Wallis so typische Landschaft, die man auch anderswo am Fusse der Alpen, in Domodossola oder Aosta findet, oft als „urbane Hässlichkeit“. Eine typische Art peripherer alpiner Urbanität: Man weiss nicht mehr so genau, ob die Infrastruktur und insbesondere die

Hochspannungsmasten und ihre Kabel die umliegenden Berge hässlich machen oder ob letztere sie verschönern.

## Das Haus der Jugend

Ganz in der Nähe des Ortes, an dem ich meine Jugend verbrachte, trifft man beim Durchqueren eines kleinen Tunnels, der unter der Eisenbahnlinie (Richtung Sitten und Brig) hindurchführt, auf die Villa des Vorziers. Es handelt sich um ein Herrenhaus, das jedoch nicht unter Denkmalschutz steht und um 1984 herum zum Freizeit- und Kulturzentrum der Stadt wurde. Sowohl die Besuchenden als auch die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt nennen es umgangssprachlich „das Haus der Jugend“. Ich erinnere mich, dass dieses Haus von einem Ehepaar und ihrer etwa zehnjährigen Tochter bewohnt wurde, bevor die Gemeinde es erwarb. Und ich erinnere mich auch, dass sie als Aussenseiter galten und dass das Haus fast zerfallen und von Bäumen umgeben war, die es vor Blicken schützten und es so noch geheimnisvoller machten. Als es nach dem Kauf durch die Gemeinde und der Renovierung zum Freizeitzentrum wurde, konnte ich es dank befreundeter Musiker, die den Schlüssel zu einem Proberaum auf dem Dachboden hatten, exklusiv besuchen. Es war magisch.

Seit 2020 wird an dem Standort gebaut. Die Stadt stellte mehrere Millionen Franken (fünf, wenn ich mich nicht irre) bereit, um den Ort inklusive Gebäude und Park komplett neu zu gestalten. Vor kurzem wurden ein Skatepark und ein Pumptrack eingeweiht und etwa 50 Bäume in dem verheissungsvollen Garten gepflanzt. Am Tag, an dem ich durch den im Entstehen begriffenen Park ging und die bereits geleistete Arbeit bewunderte, hatten sich Dutzende von Jugendlichen dort in Grüppchen versammelt. Während sich die Sportlicheren auspowerten und über die Pisten flitzten, diskutierten andere mit hochgeschlagenen Kapuzen zu dritt oder viert im Stehen. Es kamen immer wieder kleine Gruppen hinzu: Ein Jugendlicher mit einem Pack Bier in der Hand, der jünger als 16-jährig aussah, ein anderer mit einer bei Teenagern beliebten Markenjacke hatte eine

Einkaufstasche dabei, aus der Chips hervorquollen. Andere wiederum teilten eine *Puff* (diese neue E-Zigarette mit Fruchtgeschmack) und es roch herrlich nach Blaubeeren, als ich an ihnen vorbeiging. Auf den ersten Blick war der Raum eher von männlichen Jugendlichen besetzt, auch wenn man draussen ein oder zwei Teenagerinnen sah. Diese schienen sich auf der Veranda des Anwesens zu unterhalten. Würde man jetzt mal plakativ geschlechterstereotypisch argumentieren, könnte man sagen, dass die männlichen Jugendlichen raumgreifend den Aussenraum für sich beanspruchten, während die weiblichen Jugendlichen in aller Ruhe im Innenbereich plauderten. Ob diese „schwebende“ Minibeobachtung<sup>55</sup> wohl in einen nächsten Kurs für unsere Studierenden an der HES einfließen wird, zum Beispiel zum Thema geschlechtsspezifische Aktivitäten, die Jugendlichen in den Freizeitzentren des Kantons angeboten werden?

## Die Peripherie im Zentrum

In der Nachbarschaft des Freizeitzentrums beschäftigt ein Hotel, das bei der sozialen Integration Pionierarbeit leistet, seit 2015 dreissig Menschen mit Behinderung. Der Ort wurde von der FOVAHM (Walliser Stiftung zur Unterstützung von Menschen mit geistiger Behinderung) erbaut und hat sich im Bereich der Sozialarbeit einen guten Ruf gemacht. Weiter oben in meiner Strasse, nicht weit vom Freizeitzentrum und dem vorher genannten Hotel entfernt, dem Bahngleis entlang, befindet sich eine geschützte Werkstätte für Menschen mit einer Behinderung (körperlich, psychisch oder geistig, leichten bis mittleren Grades), welche von einer Sozialeinrichtung für die Integration in den Arbeitsmarkt verwaltet wird. Gegenüber befindet sich die Anlaufstelle für Asylbewerbende aus dem Unterwallis. Bei dem sehr hübschen alten Haus mit hellgrünen Fensterläden deutet von aussen nichts darauf hin, dass es sich um ein Büro des Sozialdienstes, und noch weniger, dem einer

<sup>55</sup> Nach Pétonnet C. (1982). *L'observation flottante, l'exemple d'un cimetière parisien*, *L'Homme*, XXII (4), Seite. 39.



Abbildung 2 Der Hauptplatz von Martigny. Fotografie: V. Cretton, 20. August 2022.

Asylbehörde handelt. Es gibt keinerlei Beschriftung oder Schilder. Man bekommt den Eindruck, dass nur die Betroffenen wissen sollen, wohin sie an jedem Monatsanfang gehen müssen, um ihre Unterstützungsbestätigung unterschreiben zu lassen.

Dieses Quartier erstreckt sich auf beiden Seiten einer Hauptverkehrsader von Martigny. Es handelt sich um eine Kantonsstrasse, auf der das Tempo auf 50 Stundenkilometer beschränkt ist, während Autos im Stadtzentrum rund um den Place Centrale und auf den mit rosa Granit gepflasterten Strassen nur mit 30 oder sogar 20 Stundenkilometer fahren dürfen (Abb. 2).

Beachtet man bestimmte „Ortseffekte“, scheint es fast so, als ob der eingenommene Raum und die Position innerhalb eines bestimmten Gebietes ein Abbild des zugestandenen Raums und seiner Position im sozialen Gefüge seien. In diesem Sinne ist es kein Zufall, dass mehrere soziale Einrichtungen ihren „Raum“ am Stadtrand von Martigny erhalten. Gleichzeitig scheint es angesichts der aktuellen räumlichen Neuordnung rund um das Freizeitzentrum so, als würden sich die „Ortseffekte“ mit der Zeit verändern und der Stadtrand sich verlagern. Denn die genannten sozialen Einrichtungen liegen auch in der Nachbarschaft eines 4-Sterne-Hotels, das für seine

internationale Schule bekannt ist, und eines ebenfalls internationalen und angesehenen wissenschaftlichen Forschungszentrums. Zweifellos wird sich das Quartier in naher Zukunft weiterentwickeln und bereits jetzt liegt es wie von Zauberhand „ideal in der Nähe des Bahnhofs und des Stadtzentrums“, wie es die Behörden formulieren. Was im Grunde nie anders war, auch wenn manche dem nicht zustimmen würden.

### **Alpine Urbanität**

Wenn der Stadtrand von Martigny sich, wie im Agglomerationsprogramm „Rhoneknie“ geplant, weiter nach Charrat und Fully ausbreitet, wird sich der heutige Stadtrand verdichten und schliesslich mit der künftigen Metropole verschmelzen, genauso, wie ich das mir als Kind vorgestellt hatte. Aber was bleibt bei diesem Szenario von der „kleinen Alpenstadt mit menschlichen Dimensionen“ und ihrer Zweckmässigkeit übrig? Sie wird auch in Zukunft an der Schnittstelle der Schweizer, italienischen und französischen Alpen liegen. Eine Art obligatorischer Durchgang, um nach Verbier, Aosta oder Chamonix zu gelangen, wobei die Nähe zum Stadtzentrum und zum Bahnhof verlorengehen wird. Es sei denn, es entstehen mehrere Zentren und Bahnhöfe, die das Leben der Menschen erleichtern, sowie zahlreiche Trottoirs, damit sich die Bewohnerinnen und Bewohner weiterhin begrüssen können. Wenn die ideale Einwohnerzahl, die „menschenwürdige Grössenordnung“ einer Stadt, wie einige Stadtplanerinnen und Stadtplaner behaupten, bei etwa 30 000 Personen liegt, sollte Martigny nicht zu sehr wachsen, da sonst die Gefahr besteht, dass es sich von diesem Idealzustand entfernt. Würde dann nicht aus einer (flächen- und bevölkerungsmässig) kleinen, am Fusse der Berge in den Alpen gelegenen Stadt ein grosses, weitläufiges städtisches Zentrum in der Rhoneebene werden?



# Neuenburg und Le Crêt-Taconnet: Biografie eines Stadtquartiers im Wandel

Patrick Rérat<sup>56</sup>



## „Nächster Halt Neuenburg“

„*Prochain arrêt Neuchâtel*. Nächster Halt Neuenburg“. Willkommen am Bahnhof Neuenburg! Geografie wird mit den Füßen erkundet, behaupteten einige meiner Lehrer. Eine Stadt zu verstehen, erfordert die gleiche Herangehensweise. Ich schlage Ihnen deshalb einen Spaziergang durch das Bahnhofsviertel, das Plateau von Crêt-Taconnet, vor. Der Rundgang bringt uns die Geschichte dieses Quartiers näher, das einem Palimpsest gleicht: Es ist wie ein Manuskript, in dem sich Spuren, sowohl materielle als auch in Form von Erinnerungen, überlagern und von verschiedenen Perioden

<sup>56</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

der Urbanisierung erzählen (Corboz, 2009). Dieser Rundgang zeigt den urbanen Wandel dieser Stadt auf, die 2021 durch den Zusammenschluss mit drei Nachbargemeinden zur drittgrösste Stadt der Romandie und zur elftgrössten der Schweiz geworden ist.

Als Ausgangspunkt dieser Zeitreise nehmen Sie die Unterführung und anschliessend die Treppe, die Sie in die Halle führt. Verschiedene Geschäfte erinnern dort daran, dass ein Bahnhof nicht mehr nur ein Ziel- oder Ankunftsort für Reisende ist, sondern dank der durch die Bundesvorschriften bewilligten, erweiterten Öffnungszeiten auch ein Ort des Konsums. Ihr Blick wird von einem Schild angezogen, das über der Halle hängt und die nächsten Züge ab Neuenburg ankündigt. Ein Blick auf die Reiseziele gibt einen Hinweis auf den Stellenwert des Ortes im Schweizer Städtenetz.

Die Pied-du-Jura-Linie verbindet sie mit den Metropolregionen Genfersee (im Stundentakt nach Genf sowie Lausanne) und Zürich (zwei Züge pro Stunde; mit Umsteigen in Biel gelangt man nach Basel). Dieses Angebot wird durch direkte Verbindungen nach Bern und Freiburg ergänzt. Der Bahnhof von Neuenburg ist der Verbindungspunkt zwischen diesen Fernverkehrslinien und den Linien, die den Kanton, dessen Hauptort Neuenburg ist, durchziehen: die Linie am Ufer des Neuenburgersees von Ost nach West, jene nach Val de Travers (dann Pontarlier und Frasnay, wo der TGV Paris-Lausanne hält) und die Linie durch die Neuenburger Berge mit den Städten La Chaux-de-Fonds und Le Locle. Diese letztgenannte Infrastruktur zeichnet sich durch ihr Alter und die anachronistische Umkehre in Chambrelieu aus, welche die Reisezeit erheblich verlängert. Bis 2035 soll sie durch eine direkte Linie ersetzt werden, die schnellere und häufigere Fahrten zwischen dem oberen und dem unteren Kantonsteil ermöglicht<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> Diese Unterscheidung bezieht sich nicht nur auf topografische Fragen, sondern auch auf wirtschaftliche Spezialisierungen (das Oberland ist eher industriell geprägt, insbesondere durch die Uhrenindustrie, während das Unterland auf den Dienstleistungssektor ausgerichtet ist), auf die Bevölkerungsdynamik (das Unterland verzeichnet im Gegensatz zu den Bergen eine günstige Tendenz) sowie auf Fragen der Identität und der politischen Sensibilität. (Siehe z.B. Da Cunha, Piguet und Rérat, 2006; Hertz und Wobmann, 2014.)

Vier grosse Fresken zieren die Halle. Hatte ich sie beachtet, als ich an einem Sonntagabend im Oktober aus dem Jura nach Neuenburg kam, um mein Universitätsstudium zu beginnen? Wahrscheinlich nicht. Und so war es auch an den folgenden Sonntagen, weil ich zu sehr mit Gesprächen mit Freundinnen und Freunden beschäftigt war, die wie ich während der Woche in Studierendenunterkünften wohnten. Zwei Jahrzehnte später wurde der Bahnhof von Neuenburg nicht mehr das Ziel, sondern der Ausgangspunkt meiner Fahrten zur Universität von Lausanne. Als ich mich dem Strom der Pendelnden mit ihren zeitlich orchestrierten Fahrten anschloss, nahm ich mir wohl nicht oft die Zeit, diese vier Fresken zu betrachten.

Schenken Sie ihnen trotzdem Aufmerksamkeit! Sie sind nämlich eine Einladung zu der auf den folgenden Seiten beschriebenen Zeitreise. Sie wurden von Georges-Henri Dessoulavy Ende der 1930er Jahre in einem figurativen Stil geschaffen und erzählen uns vom Neuenburgersee, vom Doubs, von der Freizeit und den Ferien, aber auch vom Alltagsleben. Sie zeigen „eine durch die Industrialisierung am Entstehen begriffene Gesellschaft mit neuen sozialen Schichten, die zu einem gewissen Wohlstand gelangt waren, eine neue Freizeitklasse [...]. Eine von der Industrie begünstigte Welt, in der die Industrie selbst abwesend ist“. (Le Temps 2014, eigene Übersetzung). Wenn man vom Dampfschiff und der Kleidermode der 1930er Jahre einmal absieht, hätten die idyllisch geschilderten Szenen auch einige Jahrzehnte früher stattfinden können, als die Eisenbahn nach Neuenburg kam.

Zur Fortsetzung des Spaziergangs nehmen Sie die Richtung „HE-ARC“, die Sie zum Anfang des Crêt-Taconnet bringt. Dieses Quartier steht sinnbildlich für die Geschichte der Stadt, aber auch für die Herausforderungen, denen sie sich gegenüber sieht. Verzichten Sie vorerst auf einen Besuch des Seeufers oder des historischen Zentrums. Sie können später dorthin gehen, um weitere Facetten der Stadt zu entdecken.

## Von Blumen und Zügen<sup>58</sup>

Wenn Sie den östlichen Bahnhofsvorplatz erreicht haben, wird Ihr Blick sicherlich auf den 50 Meter hohen Turm des Bundesamtes für Statistik fallen, der 2004 eingeweiht wurde. Wir werden darauf zurückkommen. Doch jetzt gehen wir erst einmal zum Anfang des 19. Jahrhunderts zurück. Der Crêt-Taconnet besteht damals noch aus drei Hügel, die 21 Meter über dem heutigen Niveau des Platzes lagen. Er bietet Stadtbewohnenden und Reisenden einen idealen Aussichtspunkt auf die Stadt. Kunstschaffende stellen hier ihre Staffeleien auf, um das Panorama abzubilden. Zwar entledigte sich die Stadt ihres mittelalterlichen Verteidigungssystems, aber ihre Entwicklung blieb auf die unteren Teile beschränkt. Aufgrund des unfruchtbaren Bodens und seiner Topografie wird auf dem Crêt-Taconnet kein Ackerbau betrieben und er ist nahezu unbebaut. Sein Ortsname geht auf ein altes Neuenburger Wort zurück, mit dem eine Blume bezeichnet wird, die gewöhnlich *Tussilage* genannt wird und dort reichlich wächst.

1859 revolutioniert die Ankunft der Eisenbahn den Transport in den Neuenburger Regionen. Die konkurrierenden Eisenbahngesellschaften Jura Industriel und Franco-Suisse vereinbaren, an einem Ort namens „Les Sablons“ einen Bahnhof auf einer grossen Aufschüttung zu errichten. Diese Einrichtung markierte den Beginn der Urbanisierung des Quartiers. Der Bahnhof wurde bald zu eng, aber nichts mehr konnte den Aufschwung der Eisenbahn, die damals ein Symbol für Fortschritt und Modernisierung war, noch aufhalten. Von 1879 bis 1882 wurde ein grosser Teil des Crêt-Taconnet abgetragen, um den nötigen Platz zu schaffen. Dem Hügel entrissen, wurden 200 000 m<sup>3</sup> Fels bis zum Seeufer transportiert. Das Material bildete die Aufschüttungen, auf denen die Quartiere Premier-Mars und Beaux-Arts errichtet wurden.

<sup>58</sup> Die Geschichte des Quartiers stützt sich auf verschiedene Quellen (Piguet, 2000; Huguenin, 2007; Jelmini, 2010; Callet-Molin, Piguet, und Iori, 2015) sowie die Website [www.imagesdupatrimoine.ch](http://www.imagesdupatrimoine.ch) der Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel (SHAN).

Die Plattform, die unter den ehemaligen Hügeln von Crêt-Taconnet entstand, ermöglichte die Erhöhung der Anzahl der Eisenbahngleise und den Bau eines neuen Gebäudes für die Reisenden. Auf diesem neuen Plateau wurden auch technische Einrichtungen und Lagerhäuser gebaut, die den Eisenbahngesellschaften gehörten, dann die Post, Hotels (von denen eines noch als Hôtel Alpes et Lac existiert) sowie Unternehmen (Eisenverarbeitung, Strohhutfabrik, Ziegelei, Brauerei, Kohlehandel usw.), die vom Zugang zur Eisenbahn profitierten.

Im Jahr 1891 wurde in die Flanke des Crêt-Taconnet in Richtung Osten eine Strasse gebaut. Aus diesem Unterfangen stammen die imposanten, weit geschwungenen Stützmauern, die das Plateau stützen und noch heute die Rue du Crêt-Taconnet säumen. Die letzten Überreste des Hügels verschwanden Anfang des 20. Jahrhunderts (Abb. 1). Wie in den meisten anderen Städten wurde eine „Avenue



**Abbildung 1** Die letzten Überreste des Crêt-Taconnet mit dem Bahnhof von Neuenburg im Hintergrund, ca. 1905 (anonym; Quelle: Museum für Kunst und Geschichte, Neuenburg).

de la Gare” angelegt, um den Bahnhof mit dem historischen Herzen der Stadt zu verbinden. Bis 1964 fuhr dort eine Strassenbahn, die dann, wie in anderen Schweizer Städten, durch Busse ersetzt wurde.

Mit der Industrialisierung, der Entwicklung des Handels und der Ankunft der Eisenbahn erlebt Neuenburg ein ungebremses Wachstum: Die Bevölkerung stieg von 7 000 Einwohnenden im Jahr 1850 auf 21 000 zu Beginn des Ersten Weltkriegs. Die Weinberge, die den oberen Teil der Stadt bedeckten, machten der Urbanisierung Platz, sobald die technischen Probleme bei der Wasserversorgung gelöst werden konnten.

Der zweite Bahnhof von Neuenburg wurde 1936 durch das heutige Gebäude ersetzt. Hufeisenförmig angeordnet, beherbergen die Gebäude die technischen und administrativen Dienste, während der Innenhof die grosse Halle und die Dienste für die Reisenden beherbergt. Der Platzmangel veranlasste die Architekten dazu, den Haupteingang im Westen, im rechten Winkel zu den Gleisen, zu errichten. An der Aussenseite wurde auf den Rohbau aus Stahlbeton und Ziegelsteinen ein Furnier aus gelbem Kalkstein aufgebracht. Es erinnert an das Gestein von Hauterive, dessen letzter Steinbruch in den 1940er Jahren geschlossen wurde. Die Verwendung dieses gelben Steins ist charakteristisch für viele Gebäude im Herzen der Stadt, sodass Alexandre Dumas in seinen *Reiseerinnerungen aus der Schweiz* schrieb, dass die Stadt einem „wie aus Butter geschnitztes Spielzeug“ ähnele.

Das Viertel Crêt-Taconnet verlor, wie viele andere Bahnhofsbereiche, Ende des 20. Jahrhunderts an Substanz. Unternehmen schlossen aufgrund der Deindustrialisierung, Lagerhallen und Gebäude wurden nicht mehr ausreichend genutzt, der Bahnbetrieb benötigte weniger Platz sowohl für die Lagerung von Gütern (der LKW-Transport gewann an Bedeutung, die Industrie produzierte just-in-time, um die Kosten zu minimieren), die Wartung des rollenden Materials und das Verkehrsmanagement, das automatisiert wurde, war auf wenige Punkte im Land konzentriert. Aus einem Grossteil des Quartiers wurde urbanes Brachland. Während nach der Schliessung der Fabrik 1976 ein Industriegebäude gegenüber

dem Bahnhof für Dienstleistungszwecke umgebaut wurde, wichen die meisten anderen, veralteten und wenig funktionalen Gebäude ab Mitte der 1990er Jahre neuen Bauten. Ein Pilotprojekt für einen Stadtteil im Bereich der nachhaltigen Entwicklung wurde ins Leben gerufen und stand sinnbildlich für die Debatten, welche die Stadtplanung und Raumentwicklung Anfang der 2000er Jahre zu prägen begannen. Brachland stand bis dahin für Stilllegung und Niedergang. Doch dann wurde es zu einer Bodenressource und Crêt-Taconnet erlangte den Status eines „strategischen Entwicklungspols an einem städtischen Standort“ in einer Stadt, die zwischen physischen (dem See und dem Wald) und institutionellen (den Nachbargemeinden) Barrieren eingezwängt war.

Nun können Sie Ihren Weg über den Espace de l'Europe fortsetzen, der am Bahnhof beginnt und in gerader Linie über das Plateau des Crêt-Taconnet führt. Dort können Sie die verschiedenen Regenerationsphasen dieses städtischen Brachlandes kennenlernen.

### **Vom städtischen Brachland zum nachhaltigen Stadtteil<sup>59</sup>**

Der Prozess begann 1989 mit der Entscheidung, das Bundesamt für Statistik (BFS) dort anzusiedeln. Im Bestreben, einen Teil seiner Verwaltung zu dezentralisieren, schrieb der Bund 1985 bei den Kantonen und Gemeinden die Unterbringung eines Bundesamtes aus. Neuenburg signalisierte Interesse am BFS. Unter den in Frage kommenden Standorten fiel die Wahl auf eine ausreichend grosse Parzelle auf dem Plateau Crêt-Taconnet, die der SBB gehörte, die damals noch ein öffentlicher Regiebetrieb war. Die unmittelbare Nähe des Standorts zum Bahnhof gewährleistete eine hervorragende Erreichbarkeit der Region Bern, wo der Grossteil der Bundesverwaltung angesiedelt war und viele Angestellte des Amtes wohnten.

<sup>59</sup> Zum Erneuerungsprozess des Quartiers siehe insbesondere Guye, Rérat, und Rey, 2002; Jakob, 2004; Rey, 2007; Marchand, 2009.

Das Bundesamt für Bauten und Logistik schrieb einen zweiteiligen Wettbewerb aus: einerseits für den Bereich Architektur mit einem neuen Gebäude, das den Bedürfnissen des BFS und einigen Funktionen der SBB gerecht werden sollte, und andererseits für den Bereich Städtebau mit Überlegungen zur Neuentwicklung des Sektors. Gewinner des Wettbewerbs war das Büro Bauart, dessen Entwurf ein langes Gebäude und in einer zweiten Phase einen Turm vorsah.

Das erste, 242 Meter lange Gebäude wurde von 1993 bis 1998 errichtet. Es verläuft geradlinig entlang der SBB-Gleise und folgt der Krümmung der Rue du Crêt-Taconnet, eine Reminiszenz an den alten Hügel. Der vollständig verglaste Ostteil des Gebäudes sollte während der alle zehn Jahre stattfindenden Volkszählungen vorübergehend besetzt werden. Doch die steigenden Aktivitäten des Amtes führten zu einer anderen Entscheidung. Dank der Erhöhung auf Stelzen blieb die Aussicht auf den See und die Alpen erhalten. Auf der Südseite verbergen Grösse und Gestaltung des Haupteingangs eine Anforderung des ursprünglichen Programms, die allerdings schnell aufgegeben wurde: An dieser Stelle sollte ein Zentrum für Postpakete entstehen, die mit LKWs befördert wurden.

Bei der Einweihung wurde das Gebäude national und international hinsichtlich seiner Konzeption, seiner Ausführung und seines Betriebs als beispielhaft für nachhaltige Entwicklung anerkannt. Die wichtigsten Massnahmen betrafen den Rückbau der alten Lagerhallen mit Wiederverwertung der Abfälle, die Auswahl der Baumaterialien (insbesondere auf der Grundlage von Lebenszyklusanalysen), die Senkung des Energieverbrauchs (natürliches Belüftungssystem, das im Sommer die Nachtkühlung nutzt; Heizung, die die Wärme der IT-Server wiederverwendet), die Erzeugung erneuerbarer Energien (thermische Solarkollektoren auf dem Dach), die Regenwassernutzung usw.

Anhand dieser ersten Erfahrung wurden die Überlegungen zur Zweckbestimmung des Quartiers und die Ausarbeitung mehrerer städtebaulicher Dokumente (Leitbild des Sektors und Quartierpläne) fortgesetzt. Aus diesen Schritten gingen das Ecoparc-Konzept und die Idee, ein Pilotquartier für nachhaltige Entwicklung zu realisieren,



hervor. Aus Interesse an diesem Projekt sowie an der gleichzeitigen Einführung einer lokalen Agenda 21 bewarb ich mich spontan bei der Stadt Neuenburg und absolvierte ein Praktikum in der Abteilung für Stadtplanung. Zu meinen Aufgaben gehörte es, ein Dokument zu verfassen, in dem die Elemente dargestellt wurden, die integriert werden müssten, um aus diesem Brachland ein Pilotquartier für nachhaltige Entwicklung zu machen (man sprach noch nicht von einem Ökoquartier). Einige Monate später, nach einem Erasmus-Semester in Berlin, wurde ich der erste Angestellte des neu gegründeten Vereins Ecoparc. Dieser umfasste unter anderem das Büro Bauart, die Stadt, den Kanton, das BFS und sollte die nächsten Entwicklungen des Quartiers begleiten. Daraus entstand meine Abschlussarbeit mit dem Titel „De la friche urbaine au développement durable. Étude de durabilité du quartier Ecoparc à Neuchâtel.“ (In Deutsch: Vom städtischen Brachland zur nachhaltigen Entwicklung. Nachhaltigkeitsstudie für das Quartier Ecoparc in Neuenburg). Einige Monate später wechselte ich an die Universität Neuenburg, wo ich im Rahmen meiner Forschungstätigkeit häufig Daten nutzte und analysierte, die mir ... vom Bundesamt für Statistik zur Verfügung gestellt wurden (Abb. 2).

Auch die anderen Gebäude des Ecoparc-Quartiers, die auf dem 4 Hektar grossen Gelände zwischen der Rue du Crêt-Taconnet und den Zuggleisen zusammengefasst sind, wurden von Bauart entworfen. Eine der Stärken dieses ehemaligen Lagerhausareals ist dessen Nähe zum Bahnhof und zum Stadtzentrum, zwei Eigenschaften, die geeignet sind, die Bedeutung des Autos zugunsten von öffentlichen Verkehrsmitteln und aktiver Mobilität zu verringern.

Das zweite Bauwerk, der Turm des BFS, wurde 2004 eingeweiht und setzte ein starkes Signal in diesem neuen urbanen Pol. Seine Höhe – 50 Meter – ist das Ergebnis eines politischen Konsenses. Das Projekt wurde tatsächlich mit einer gewissen Zurückhaltung und auch einigem Widerstand aufgenommen, die sich aber mit der Zeit und durch die Gewöhnung weitgehend legten. Der Turm zeichnet sich durch seinen Grundriss (das längliche Rechteck an der Basis wird zu einem unregelmässigen Sechseck) und durch eine „doppelte Haut“ aus, wobei erstere Öffnungen aufweist, um die Frischluftzufuhr zu gewährleisten, während die zweite vor Regen schützt.



Abbildung 2 Plateau des Crêt-Taconnet, von Osten aus gesehen (2010). Fotografie: Bauart<sup>60</sup>.

Zwei Industriegebäude wurden umgebaut, eines zu Lofts mit Stockwerkeigentum und das andere zu Büros, wobei Bauart auch als Projektentwickler fungierte. Ein bereits in der Nachbarschaft vorhandenes Einfamilienhaus wurde renoviert. Vier Gebäude mit insgesamt 80 Mietwohnungen wurden von der Helvetia-Versicherung errichtet.

Entlang der Bahngleise wurden zwei Gebäude der Fachhochschule Arc (HE-Arc) errichtet. Das erste, vom Kanton Neuenburg finanzierte Gebäude beherbergt die Hochschule für Wirtschaft und das Konservatorium und bietet verschiedene Synergien zwischen den beiden Einrichtungen (wie ein Auditorium, das sowohl für Vorträge als auch für Konzerte genutzt werden kann). Das zweite, 2011 eingeweihte Gebäude, das SBB Immobilien gehört, beherbergt die Direktion und die anderen Ausbildungsgänge des Neuenburger

<sup>60</sup> <https://bauart.ch/projets/quartier-ecoparc-neuchatel> (abgerufen am 25.08.2023).

Standorts der HE-Arc. Die Passerelle du Millénaire setzte 2013 einen letzten Akzent, indem sie den Bahnhof mit dem Mail-Hügel und der wissenschaftlichen Fakultät verband.

## **Ein Quartier, beispielhaft für die Herausforderungen einer mittelgrossen Stadt**

In diesem Artikel über das Quartier Crêt-Taconnet tauchen zwischen den Zeilen drei zentrale Herausforderungen auf, die sich einer mittelgrossen Stadt wie Neuenburg stellen: Verdichtung und nachhaltiger Städtebau, wirtschaftliche und wohnliche Attraktivität sowie Anbindung an die metropolitane Dynamiken.

Das Quartier war eines der ersten grossen Projekte zur Sanierung von Stadtbrachen, als die Verdichtung und die Urbanisierung nach innen Ende der 1990er Jahre in den Vordergrund rückten. Die städtische Ausbreitung wurde schliesslich aufgrund des Bodenverbrauchs, der Infrastrukturkosten oder der Abhängigkeit vom Auto auf den Index gesetzt. Als Reaktion auf die zersiedelte Stadt wird das Modell der kompakten Stadt empfohlen, das zu einer dreifachen Einsparung führen soll: Einsparung von nicht urbanisiertem Boden, Einsparung der Kosten für die Urbanisierung und Einsparung von Energie im Zusammenhang mit der Fortbewegung (dank einer verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und aktiver Mobilität, die in wenig dichten und von den Zentren entfernten Gebieten weniger wettbewerbsfähig sind).

Das Paradigma der nachhaltigen Stadtplanung verlangt, dass nicht nur über den Standort von Stadtprojekten, sondern auch über deren Gestaltung nachgedacht werden muss. Der Stadtteil Ecoparc ist ein Vorreiter in energetischen und programmatischen Fragen. Die Standards und Bezugsrahmen haben sich seither weiterentwickelt und einige innovative Aspekte sind inzwischen zum Standard geworden. Andere Anliegen werden derzeit stärker berücksichtigt, wie z.B. Veloabstellplätze (die an einigen Stellen im Quartier fehlten und später teilweise hinzugefügt wurden) und die Bekämpfung von Wärmeinseln. Der Platz vor der Hochschule für Wirtschaft (HEG) und dem Konservatorium ist daher sehr mineralisch und

die Vegetationsflächen werden durch eine Fläche begrenzt, die an den Standort der Waggonen erinnern sollte. Die Denaturierung des Bodens, die ein schnelles Abfließen des Wassers nach unten verhindern soll, schränkte jedoch die Möglichkeiten für eine Renaturierung des Standorts ein.

Die Debatten im Bereich der Stadtplanung verlagerten sich allmählich vom „Warum“ auf das „Wie“ der Verdichtung. Dadurch werden Fragen nach der wirtschaftlichen und demografischen Attraktivität der Gebiete aufgeworfen. Die Stadt Neuenburg hat drei Haltungen zur diesbezüglichen Gouvernanz (Rérat, 2010) eingenommen: regulierend (indem sie die traditionellen Instrumente der Stadtplanung wie den Nutzungsplan oder den Quartierplan einsetzt), intervenierend (in massvoller Weise durch Grundstückstausch und die Schaffung von öffentlichem Raum) und vermittelnd (indem sie die Rahmenbedingungen schafft, um Kontakte und Verhandlungen zwischen den betroffenen Parteien zu fördern). Diese dreigliederte Position soll eine Stadt in die Lage versetzen, sich den Herausforderungen der wirtschaftlichen Umstrukturierung (Deindustrialisierung, Tertiärisierung) zu stellen und für Investitionen, Bevölkerung und wirtschaftliche Aktivitäten attraktiv zu sein. Da die geschaffenen Wohnungen auf dem freien Markt angeboten wurden, sind die Mieten höher als im bestehenden Park und haben vor allem sozioökonomische bessergestellte Bevölkerungsgruppen angezogen. So hatten 2007 64% der Einwohnerinnen und Einwohner einen Universitätsabschluss (gegenüber 24% der Stadtbevölkerung), was zu einer Art Gentrifizierung beiträgt (Rérat, 2012)<sup>61</sup>.

Die Entwicklung lokaler Verhandlungskapazitäten wird für die Städte zentral, um günstige Rahmenbedingungen für eine Projektdynamik zu schaffen (die sich hier über mehr als 20 Jahre erstreckte), um Investoren anzuziehen, die häufig in den grossen

<sup>61</sup> Diese Zahlen stammen aus meiner Doktorarbeit, die mich dazu veranlasst hat, mich erneut mit dem Crêt-Taconnet zu beschäftigen. Nachdem sie zwischen den frühen 1970er und den späten 1990er Jahren Einwohnende verloren, verzeichneten die grossen und mittelgrossen Schweizer Städte eine neue Wachstumsphase (die „Reurbanisierung“). Die auf ehemaligen Brachflächen errichteten neuen Stadtviertel sind ein Sinnbild für diese erneuerte Attraktivität.

urbanen Zentren angesiedelt sind (da sie in der ganzen Schweiz aktiv sind, sind sie potenziell sehr mobil), aber auch, um den durch die Umnutzung und den Bau generierten Mehrwert zu verwalten. Das Quartier zeigt auch das Aufkommen von „Anker“-Akteurinnen und -Akteuren (Theurillat, 2011), die das Projekt in seinen verschiedenen Phasen tragen, von der Planung bis zur Suche nach Investierenden ausserhalb des Kantons (die SBB, Versicherungen usw.). Ein Architekturbüro übernahm hier diese Rolle, die nun zunehmend von Generalunternehmen ausgeübt wird, die auf die Entwicklung neuer Stadtquartiere spezialisiert sind.

In die Debatten über die Verdichtung fliessen zunehmend die Konzepte der städtischen Intensität oder „der Stadt der kurzen Wege“ ein. Nach dem Modell der 15-Minuten-Stadt sollen die wichtigsten städtischen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Gesundheit, Bildung und Freizeit in einem Umkreis von 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo organisiert werden. Es geht nicht nur um Verdichtung – insbesondere durch den Bau von Wohnungen –, sondern auch darum, die Nutzung von Orten zu erhöhen, das Potenzial des städtischen Gefüges zu nutzen und die Nähe und das Leben in der Stadt attraktiv zu machen. Mehrere kürzliche Initiativen sind Teil dieser Bewegung, ohne dass sie koordiniert oder als solche dargestellt werden. Manche Projekte zielen darauf ab, die Nähe des Waldes und des Sees aufzuwerten (Neugestaltung der Jeunes-Rives als öffentlicher Park, Verbindung zwischen Serrières und dem See usw.). Es wurden *Coworking Spaces* eröffnet, die den Pendelnden der Stadt zugutekommen könnten. Der Hafen, der lange Zeit nur für Hafenaktivitäten genutzt wurde, beherbergt heute mehrere Bars und ist im Sommer das Herzstück des Nachtlebens. Die Stadt, die 1979 mit der Einrichtung einer Fussgängerzone Pionierarbeit leistete, hat die Ausweitung der Terrassen, die zunächst nur während der Pandemie erlaubt war, dauerhaft ermöglicht. Sie begann, inspiriert vom taktischen Urbanismus, temporäres Stadtmobiliar einzusetzen, um die Attraktivität bestimmter Gebiete zu steigern. Die Velopolitik ist jedoch noch wenig entwickelt. Es gibt zwar einige Velostreifen, aber kaum Velowege (mit physischer Trennung vom motorisierten Verkehr). Die Steigung dient nicht als Erklärung für

alles, aber Velos mit Elektrounterstützung sind auf dem Vormarsch und die Achsen parallel zum See noch wenig ausgebaut<sup>62</sup>.

Ein drittes Thema ist die Metropolisierung (Bassand, 2004). Die letzten Jahrzehnte waren durch die wirtschaftliche und demografische Stärkung der grossen urbanen Zentren im Mittelland und durch eine Konzentration der Ressourcen geprägt. Die Stadt Neuenburg gehört aufgrund ihrer Grösse und Lage zwar nicht klar zu einer der Schweizer Metropolregionen, jedoch in stärkerem Masse als die anderen Städte des Kantons. Die Entwicklung von Crêt-Taconnet veranschaulicht die Herausforderungen der doppelten Dynamik zwischen Metropolen (vernetztes Funktionieren auf der Grundlage eines interurbanen Wettbewerbs/einer interurbanen Zusammenarbeit und der Bahnanbindung) und dem Kanton (Funktionieren auf einem institutionellen Gebiet mit dem Anliegen der regionalen Gleichheit).

Die Städte La Chaux-de-Fonds und Le Locle waren zu weit von Bern entfernt, um auf einen Standort für das BFS hoffen zu können. Für diese metropolitane Aktivität (Bedeutung der Erreichbarkeit im Vergleich zu Bern und anderen Städten) wurde eine einzige kantonale Kandidatur eingereicht, die dazu beitragen konnte, die Region in eine höhere Kategorie zu heben. Im Gegenzug übersiedelte die kantonale Steuerbehörde, eine an ein institutionelles Gebiet gebundene Dienststelle ohne zentrale Erreichbarkeitsprobleme und ohne externe Konkurrenz, von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds. Die HE-Arc, die in ein Netzwerk mit den Kantonen Bern, Jura und Neuenburg eingebunden ist und mit Einrichtungen in anderen Städten konkurriert, musste ihrerseits Normen des Bundes einhalten (Hauptcampus, kritische Masse pro Studiengang usw.), die unter

<sup>62</sup> Zwischen dem Schreiben des Kapitels und dem Druck des Buches hat die Stadt Neuenburg einen Teil der Strassen des Quartiers neugestaltet. Die Rue du Crêt-Taconnet wurde von einer Tempo-30-Zone in eine Begegnungszone (20 km/h) umgewandelt und erlaubt nun auch Fahrräder in der Abwärtsrichtung. Der Bereich vor dem Bahnhof wurde in eine Einbahnstrasse umgewandelt, um den Autoverkehr zu regulieren. Provisorische Installationen (Bänke, Topfbäume usw.) verleihen ihm einen gewissen Charakter eines öffentlichen Platzes. Diese Massnahmen werden ein Jahr lang getestet und waren bereits Gegenstand zahlreicher Debatten.

dem Druck der beiden anderen Kantone zu einer Konzentration in Neuenburg auf Kosten anderer Städte führten, die weniger gut an das Schweizer Städtetz angebunden sind. In diesem Kontext des verschärften Wettbewerbs zwischen Städten und Kantonen spielt die Erreichbarkeit eine Schlüsselrolle und benachteiligt stark die Neuenburger Bergregion gegenüber dem Hauptort und seiner Agglomeration. Daraus ergibt sich ein schwierig erreichbares Gleichgewicht zwischen der Stärkung der Stadt Neuenburg innerhalb des Schweizer Städtetzes und einem Ausgleich zwischen dem oberen und dem unteren Teil des Kantons. Zusammen mit den Prinzipien der Verdichtung und eines nachhaltigen Urbanismus hat diese doppelte Logik von Konzentration versus Dezentralisierung die Neuentwicklung des Quartiers Crêt-Taconnet geprägt.

## Referenzen

- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Callet-Molin, V., Piguët C. und Iori S. (2015). *Neuchâtel avant-après*. Neuenburg: Alphil.
- Corboz, A. (2009). *L'espace et le détour : entretiens et essais sur le territoire, la ville, la complexité et les doutes*. Lausanne: Éditions L'Âge d'homme.
- Da Cunha, A., Piguët E. und Rérat P. (2006). *Atlas du canton de Neuchâtel*. Hauterive: G. Attinger.
- Dumas, A. (2015). *Impressions de voyage: En Suisse*. Paris: L'Harmattan.
- Guyé, A., Rérat P. und Rey E. (2002). Ecoparc Neuchâtel: une contribution au développement urbain durable, *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie*, 45-46, S. 185-202.
- Hertz, E. und Wobmann F. (Hsrg.) (2014). *Complications neuchâteloises: histoire, tradition, patrimoine*. Neuchâtel : Alphil.
- Huguenin, R. (2007). *L'émergence des transports publics en ville de Neuchâtel*. Neuenburg: Alphil.
- Jakob, M. (2004). *Quartier Ecoparc: Bauart #1*. Basel/Boston: Birkhäuser.
- Jelmini, J.-P. (2010). *Neuchâtel 1011-2011: mille ans, mille questions, mille réponses*. Hauterive: G. Attinger.
- Marchand, B. (2009). *Quartier Ecoparc: Bauart #2*. Basel/Boston: Birkhäuser.
- Piguët, C. (2000). *Inventaire suisse d'architecture 1850-1920 (INSA) – Neuchâtel*. Berne: Société d'histoire de l'art en Suisse.
- Rérat, P. (2010). *Habiter la ville: évolution démographique et attractivité résidentielle d'une ville-centre*. Neuenburg: Alphil.
- Rérat, P. (2012). Choix résidentiel et gentrification dans une ville moyenne: profils, trajectoires et motivations des habitants des nouveaux logements à Neuchâtel (Suisse), *Cybergeo: revue européenne de géographie*, 579: <https://doi.org/10.4000/cybergeo.24931> (abgerufen am 29.08.2023).

- Rey, E. (2007). Quels processus pour la création d'un quartier durable? L'exemple du projet Ecoparc à Neuchâtel, *Urbia: Les cahiers du développement urbain durable*, 4, S. 123-145.
- Theurillat, T. (2011). La ville négociée: entre financiarisation et durabilité, *Géographie, économie, société*, 13 (3), S. 225-254.
- Société d'histoire et d'archéologie du canton de Neuchâtel, site Imagesdupatrimoine.ch, (abgerufen im November 2021).
- Wolf, L. (2014). Un voyage en train du XIXe au XXe siècle, *Le Temps*, 29. Dezember.



# Schaffhausen: Eine Stadt an der Grenze

Martin Schuler<sup>63</sup>



Früher, als die Menschen beim Zufahren noch miteinander sprachen, bot der Direktzug von Zürich nach Schaffhausen ideale Rahmenbedingungen für linguistische Feldforschung. Tatsächlich konnte man exakt vorhersagen, ob Mitreisende die gesamte Fahrt nach Schaffhausen zurücklegen würden oder ob sie an der einzigen Zwischenstation, in Bülach im Zürcher Unterland, aussteigen würden. So gross waren (und sind) die Unterschiede in den Dialekten trotz der geringen geographischen Entfernung. Signifikante dialektische Nuancen gibt es auch zwischen der Stadt Schaffhausen und ihrem lange Zeit sehr ländlich gebliebenen Umland, wenn auch in kleinerem Massstab. In diesem Teil des Kantons wird der Doppelvokal „ei“, zum Beispiel in „Schleitheim“, „aa“ ausgesprochen. Das ergibt den Namen „Schlaate“ für dieses wohlhabende Dorf und – um diesen Exkurs zu verlängern – verehrten Erinnerungsort für die amerikanischen Täufer (Anabaptisten), da dort 1527 die sieben Artikel ihres Glaubensbekenntnisses verfasst wurden.

<sup>63</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

Diese Einführung in Fragen der Identität betont – genau wie das Beispiel der Zugstrecke zwischen Zürich und Schaffhausen – eine Besonderheit, die nicht auf die Schweiz beschränkt ist: Nachbarstädte oder -kantone können sehr unterschiedlich voneinander sein. In diesem konkreten Fall handelt es sich um Nachbarn mit sehr ungleichen Grössen, da der Kanton Schaffhausen mit seinen 83 000 Einwohnern heute kaum noch ein Zwanzigstel des Kantons Zürich ausmacht, während dieses Verhältnis 1850 noch 1:7 betrug. Was die beiden Kantonshauptstädte, Schaffhausen, eine „Mittelstadt“ mit 36 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, und Zürich, die grösste Stadt des Landes, betrifft, so liegt das Verhältnis bei 1:10.

Obwohl Schaffhausen die „Stadt meines Herzens“ ist, habe ich meine Kindheit und Jugend in Neuhausen verbracht, in der benachbarten Industriegemeinde, berühmt für die Organisation des 2. Kandidatenturniers um die Schach-Weltmeisterschaft im Jahr 1953 (zusammen mit Zürich)<sup>64</sup>. Ich erinnere mich, meinen Vater damals zu diesem Ereignis begleitet zu haben, ohne etwas davon zu verstehen, doch war ich von der Atmosphäre beeindruckt. Als Teil der ersten Nachkriegs-Babyboomer-Kohorte in einer stets wachsenden Agglomerationsgemeinde habe ich eine glückliche Schulzeit in veralteten Gebäuden und überfüllten Klassenzimmern verbracht – gerade zu früh, um von den neuen, geräumigeren Bauten zu profitieren; in Klassen, deren Kinder zur Hälfte aus Einwandererfamilien aus anderen, oft katholischen Kantonen der Ost- oder Zentralschweiz stammten. Ich habe schmerzlich das durchlebt, was Urs Allematt später als „katholische Gegengesellschaft“<sup>65</sup> bezeichnet hat, und

<sup>64</sup> Der Weltschachverband (FIDE) organisiert seit 1950 im Dreijahresrhythmus Turniere, um den Herausforderer des Titelverteidigers zu nominieren. Nach Budapest im Jahr 1950 wurde die Schweiz als Gastgeberland für das Turnier 1953 gewählt. Der sehr unternehmungslustige Gemeindepräsident von Neuhausen, Ernst Illi, hat sich dafür eingesetzt, dass seine Gemeinde die Veranstaltung gemeinsam mit der Stadt Zürich organisiert, siehe Archiv der „Schaffhauser Nachrichten“, <https://archiv.shn.ch/> (abgerufen am 25.08.2023).

<sup>65</sup> In seinem 1994 auf Französisch erschienenen Buch („Le catholicisme au défi de la modernité“, Payot, Lausanne), beschreibt der Historiker Urs Allematt die Formen der katholischen Gegengesellschaft in der Schweiz, die bis in die frühen 1960er-Jahre prägend waren.

mit der Objektivität eines zehnjährigen Jungen stellte ich fest, dass die katholischen Mädchen die schönsten waren. Später, im Alter von siebzehn Jahren, hat uns unser Alter den Zugang zum Munotball<sup>66</sup> ermöglicht, der auf der Terrasse des Schlosses mit Blick auf Schaffhausen veranstaltet wurde. Auch heute noch finden diese sommerlichen Tanzabende mit dem charakteristischen Aufschlagen der Absätze auf dem Beton der Terrasse regelmässig statt. Ich habe Schaffhausen vor fünfzig Jahren verlassen, mein Blick auf diese Stadt entspricht also jenem eines ehemaligen Bewohners. Die nächsten Etappen meines Lebens waren Metropolen im Schweizer Massstab, Zürich und Lausanne, sowie eine Zentralität ganz anderer Art – Reykjavík. Meine Sichtweise auf Schaffhausen hat sich im Laufe der Zeit sicher weiterentwickelt. Obwohl ich mich – wie alle jungen Schaffhauser der damaligen Zeit – von der Grossstadt Zürich abzugrenzen suchte, wurde ab dem Studium diese Stadt zu meinem Referenzpunkt. In Lausanne angekommen, hat Schaffhausen wieder an Bedeutung gewonnen. Heute würde ich kaum wieder dort leben wollen, auch nicht in Zürich, höchstens noch in Island.

## Ein Stadtkanton im Schatten von Zürich

Apropos Schweizer „Mittelstädte“: Es macht nicht viel Sinn, über Schaffhausen zu sprechen, ohne auch den gleichnamigen Kanton zu erwähnen. Zusammen mit Genf und Zug ist Schaffhausen einer der drei kleinen Kantone des Bundes (~300 km<sup>2</sup>), die von einer relativ grossen Stadt dominiert werden und dennoch eine schöne und fruchtbare Landschaft bewahren. Während Genf das Zentrum einer grenzüberschreitenden und globalen Metropole ist, befinden sich Zug und Schaffhausen im Orbit des Zürcher Grossraums und sind aktiver Teil der Metropolregion Zürich „Greater Zurich Area“. Andererseits teilt sich Schaffhausen mit Genf die geographische Lage

<sup>66</sup> Der „Munot“ ist mit seiner grossen offenen Plattform das Wahrzeichen der Stadtmauer von Schaffhausen. 1589 fertiggestellt und dann dem Verfall preisgegeben, wurden die Überreste gerettet und von dem 1839 von Johann Jakob Beck gegründeten „Munotverein“ wieder aufgebaut. Seit 1886 wird dort an acht Sommerabenden die Quadrille getanzt. Diese Tradition hat sich bis heute fortgesetzt und ist demokratischer geworden.

eines Kantons, der fast vollständig von ausländischen Territorien umgeben und durch Konfessionen getrennt ist.

Seine kleine Grösse und die Randlage in der Schweiz, seine Nähe zu Deutschland und die Dominanz von Zürich machen aus Schaffhausen ein schwer zu klassifizierendes Gebiet: Nicht wirklich Teil der Ostschweiz, ohne wesentlichen Einfluss im grenzüberschreitenden Raum zwischen den Grossregionen Basel und Bodensee, gehört Schaffhausen mehr und mehr zum Zürcher Grossraum. Auch die nahen deutschen Nachbarn beziehen sich heute eher auf Zürich als auf Schaffhausen. Auf geostrategischer Ebene spielt Schaffhausen daher keine grosse Rolle mehr, da die West-Ost-Ströme von Basel entlang des Rheins nach Süden (Zürich) oder Norden umgeleitet werden, während die Nord-Süd-Ströme sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse von relativ geringer Bedeutung sind. Als nördliches Einfahrtstor in die Schweiz kann Schaffhausen nicht mit Basel und mit seinem Hafen oder den beiden Achsen im Rheintal konkurrieren.

Auch gemäss den statistischen Indikatoren des Bundes ist Schaffhausen ein durchschnittlicher Kanton: durchschnittliches Pro-Kopf-Einkommen, ausgewogener Finanzausgleich, weder besondere Nachfrage noch besonderes Angebot, kein wirklicher Stillstand, aber auch kein Impulsgeber für die anderen Kantone – kurz: ein Mittelgewicht. Angesichts seiner Grösse überrascht diese Beobachtung nicht, doch die Beispiele Genf und Zug stehen im Widerspruch dazu. Ein weitgehend „unbekanntes Schaffhausen“ also, mit Ausnahme des Rheinfalls, beliebtes Ausflugsziel für Touristen, das die meisten Schweizer mindestens einmal in ihrem Leben besuchen.

## **Ein geschütztes Gebiet**

Schaffhausen geniesst in der Schweiz dennoch ein positives Image: Die Stadt wird von ihren Besuchern für den Erhalt der Altstadt und den kulturellen Reichtum geschätzt, und die Rebberge des Klettgaus und dessen Weine sind bei Kennern hoch angesehen. Im Vergleich zu anderen Regionen des Mittellandes schätzen die Schaffhauser

Bewohnerinnen und Bewohner die schönen Landschaften, die guten Lebensbedingungen und die städtische Atmosphäre ihrer Stadt sehr.

Das Engagement für den Erhalt der Landschaften, insbesondere des Rheins und der Randen – eines stark bewaldeten Berges vor den Toren der Stadt – mündete schon früh in politischen Aktionen mit nationaler Ausstrahlung. So waren der Randen und der Rhein bereits seit den 1960er-Jahren Gegenstand von Schutzmassnahmen gegen den Bau von Wochenendhäusern, wie dies auch in anderen Kantonen des Jurabogens (Neuenburg, Solothurn) der Fall war. Die Nähe dieser Räume zur Stadt weckte das ökologische Bewusstsein einer eher städtischen Arbeiterbevölkerung. Schlüsselereignis für dieses erwachte Umweltbewusstsein jedoch war der Widerstand gegen den Bau des Staudamms bei Rheinau, unterhalb des Rheinfalls, in den frühen 1950er-Jahren. Die eidgenössische Volksinitiative gegen dieses Projekt wurde, mit Ausnahme von Schaffhausen, von allen Kantonen abgelehnt. Gebaut wurde letztlich ein Staudamm, welcher durch das Auffüllen des Staubeckens den Rheinfall um zwei Meter reduzierte, ein heute kaum vorstellbarer Kompromiss. Der „Rheinau-Ausschuss“ setzt sein Engagement zum Schutz der Gewässer und Flüsse heute in der Zeitschrift „Aqua Viva“ fort. Das Projekt zur Schiffbarmachung des „Hochrheins“ zwischen Basel und dem Bodensee hingegen wurde nicht umgesetzt. Der Widerstand gegen dieses Projekt war zwar gross, doch werden auch andere Gründe zum Scheitern beigetragen haben, insbesondere die Einsprache der SBB. Der Rhein zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen wurde also in seinem natürlichen Zustand belassen, und der Bodensee ist heute – neben dem Langensee – der einzige grosse Schweizer See ohne Wasserstandsregulierung.

## **Besonderheiten einer Grenzregion**

Schaffhausens Nähe zur Grenze ist zwar in vielerlei Hinsicht eine Beeinträchtigung, verschafft dem Kanton aber gleichzeitig eine Nischenposition. So blieb der Kanton von überregionalen Anlagen zwischen Zürich und Baden-Württemberg und den

damit verbundenen Umweltbelastungen oder von Landverbrauch weitgehend verschont. Derzeit gibt es keine überregionalen Infrastrukturen wie Deponien oder Waffenplätze; jedoch könnte das Endlager für radioaktive Abfälle (Cedra) in der Nähe errichtet werden. Deutschland sorgt dafür, dass die Hochspannungsleitungen den Kanton umgehen, und lenkt den Strassenverkehr von Waldshut und Singen über den Norden, obwohl die von Deutschland geplante Hoahrheinautobahn südlich von Schaffhausen auf Schweizer Gebiet verlaufen sollte. Andererseits hatte der für den Bau verantwortliche und in vielen anderen Projekten sehr aktive Regierungsrat Ernst Neukomm versprochen, solange er in der Regierung sei, werde es keinen Ausbau der Kantonsstrasse durch das Weinbaugbiet Klettgau geben. Während acht Legislaturperioden von 1969 bis 2000 hat er sein Versprechen halten können<sup>67</sup>.

Zu den überregionalen Umweltbelastungen muss der Flughafen Kloten erwähnt werden, der Auswirkungen auf die Stadt und den Kanton hat. Die nördliche Anflugroute zum Flughafen, die betrieblich am sinnvollsten und am wenigsten besiedelt ist, führt über deutsches und Schaffhauser Gebiet. In den 1980er-Jahren setzten die Schweiz und der Kanton Zürich diese Route ohne Rücksprache mit ihren deutschen Nachbarn durch. Der Widerstand in der deutschen Grenzstadt Waldshut, die sich bereits wegen der fehlenden länderübergreifenden Zusammenarbeit beim Bau des Kernkraftwerks Leibstadt gegen die Schweiz gewehrt hatte, trug ihre Einsprache zunächst nach Stuttgart (die Landeshauptstadt) und dann nach Berlin. Die derzeitige, hart verhandelte Lösung für Einschränkungen bei Überflügen aus dem Norden setzt einen Grossteil der Zürcher Stadtbevölkerung und die Bewohner der Zürichsee-Region dem Fluglärm aus. Schaffhausen hat vom Streit seiner deutschen Nachbarn profitiert, Verliererin ist der Grossraum Zürich.

<sup>67</sup> In zwei kantonalen Abstimmungen hat die Schaffhauser Bevölkerung nur geringfügige Strassenänderungen angenommen. Erst die Eröffnung des Neuhauser -Tunnels im Jahr 2019 verkürzte die Fahrtzeit in den Klettgau erheblich.

## Zur Positionierung von Mittelstädten

Die Herausgeber dieses Buches wünschen, dass die Autoren ihr Verhältnis zu „ihrer Stadt“ schildern. Ich wurde übrigens als „Schaffhauser“ kontaktiert, was etwas seltsam anmutet, wo ich doch schon seit vierzig Jahren in der französischsprachigen Schweiz lebe.

Als Bewohner einer „Mittelstadt“ übt man sich angesichts der Leistungen und Erfolge der Grossen in Bescheidenheit. Dies gilt insbesondere für einen Bereich von vorwiegend symbolischer Tragweite, wie der Sport. Die Fans eines „Mittelstadtclubs“ müssen sich entweder an Niederlagen gewöhnen oder ausserhalb der nationalen Elite spielen. So hält sich der Vorzeigecub des lokalen Fussballs, der FC Schaffhausen, in der zweitobersten Liga, abgesehen von einigen wenigen vorsichtigen Aufstiegsversuchen in die oberste Liga, als diese noch 14 Mannschaften umfasste. Im aktuellen Kontext ist kaum eine „Mittelstadt“ unter der Elite des Landes vertreten. Diese Beobachtung kann als ein Syndrom für den Bedeutungsverlust von „Mittelstädten“ angesehen werden, die in die „Mittelmässigkeit“ verbannt werden. Man kann sich damit abfinden, die Hoffnung bewahren und sich an den kleinen Erfolgen erfreuen – all dies ist Teil des Preises, den man zahlen muss, um einem „Mittel-“Club treu und einer „Mittel-“Stadt verbunden zu bleiben. Ändert der Kontext, können neue Möglichkeiten entstehen. So erlebte der Schaffhauser Fussball einen Moment des Triumphs, als die Frauenmannschaft des Dorfes Neunkirch 2017 die Schweizer Meisterschaft und damit den Pokal gewann. Schaffhausen glänzt seit zehn Jahren in einer anderen Sportart. Im Handball steht die lokale Mannschaft, die „Kadetten Schaffhausen“, an der Spitze und hat bereits zehnmal die Schweizer Meisterschaft gewonnen. Der Verein wird von einem erfolgreichen und engagierten Industriellen, selbst ein ehemaliger Sportler, gesponsert.

Am Beispiel des Sports können wir Möglichkeiten zur Positionierung von „Mittelstädten“ aufzeigen, die auch für andere Bereiche gelten: eine ehrliche Rolle einnehmen, nicht zu grosse Ambitionen oder Illusionen hegen oder die Regeln missachten, Erstklassigkeit in einer Fachrichtung wählen oder in

Bedeutungslosigkeit versinken. Eine weitere Möglichkeit wird später aufgezeigt: die von Stärkeren beneidete und schliesslich vereinbarte Erstklassigkeit.

## **Ausstrahlung**

In dieser Phase der Reflexion werfen wir einen Blick auf die Bedeutung des Begriffs „Mittel“. Dieses Buch über Schweizer „Mittelstädte“ wurde von Wissenschaftern in französischer und deutscher Sprache verfasst. Nach unserem Verständnis werden in der französischen Sprache die beiden Begriffe „taille moyenne“ oder „qualité moyenne“ unterschiedslos gebraucht; es bleibt somit Raum für Interpretation zwischen gross und klein, zwischen gut und schlecht, zwischen schön und hässlich. Im Deutschen ist der Begriff „mittel“ eher der Grösse (Mittelstadt) vorbehalten und stimmt weitgehend mit der statistischen Definition überein. Um eine „mittlere“ Qualität auszudrücken, würden wir den Begriff „mittelmässig“ verwenden (das deutsche „medioker“ und das französische „mediocre“ sind stark negativ behaftet und bedeuten, schlechter als der Durchschnitt zu sein). Ohne in die Debatten über Urbanophilie und Urbanophobie eingreifen zu wollen, scheint es offensichtlich, dass eine französische „Mittelstadt“ nicht nur aufgrund ihrer Grösse so bezeichnet wird, sondern auch aufgrund ihrer geringeren Bedeutung, ihrer begrenzten kulturellen Reichweite. Eine deutsche „Mittelstadt“ dagegen wird positiver bewertet, da in dieser die typischen Probleme der grossen städtischen Zentren nicht bestehen. Wie ist es in der Schweiz? In einer längerfristigen historischen Perspektive betrachtet, könnte die Abwertung der „Mittelstädte“ bezüglich Lebensqualität in Zukunft vielleicht abnehmen. Thierry Paquot, der französische Städtephilosoph, kam 2010 zum Schluss, dass eine Stadt mit 30 000 Einwohnern die bestmöglichen Lebensbedingungen bietet.

## **Wirtschaftliche Entwicklung**

In meiner wissenschaftlichen Arbeit und insbesondere in dem 1984 vom Bundesamt für Statistik erteilten Auftrag, die Schweizer



Agglomerationen neu zu definieren, postulierte unser Team die Gleichwertigkeit von Dienstleistungs- und Industriestädten in Bezug auf das Wirtschaftspotenzial und die berufliche Spezialisierung. In der damaligen Schweiz waren die Siedlungshierarchien angeblich noch schwach ausgeprägt. Schaffhausen spielte, wie viele andere „Mittelstädte“ des Landes, eine Vorreiterrolle in der Geschichte der Schweizer Industrialisierung. In den 1960er-Jahren waren zwei der grössten Maschinenbauunternehmen des Landes (Georg Fischer, SIG -Schweizerische Industrie Gesellschaft) mit insgesamt bis zu 10 000 Beschäftigten am Rhein ansässig. Ansässig sein, bedeutet sowohl die Präsenz des Sitzes der Unternehmen im Kanton und damit die Garantie für wichtige Steuereinnahmen als auch eine starke Interaktion mit den politischen Kreisen. Angesichts der Grösse ihrer Produktmärkte hatten sie globale Reichweite. Eine Anekdote dazu: Damals sassen Führungskräfte dieser Unternehmen in den Schulkommissionen, um dafür zu sorgen, dass genügend begabte Jugendliche eine industrielle Lehre absolvierten, statt ins Gymnasium zu gehen.

Die Schaffhauser Industrie wurde zwei Mal erschüttert (in den 1970er- und in den 1990er-Jahren), was zu einem massiven Rückgang der Beschäftigung in der Industrie geführt, die Unternehmen jedoch nicht vollständig zum Verschwinden gebracht hatte (Abb. 1). 1991 kostete die Schliessung der Giesserei der Georg Fischer AG nach fast 200 Betriebsjahren tausend Arbeitsplätze. Die Gesellschaft reagierte darauf eher gleichgültig, wie Jakob Walter<sup>68</sup> – ein aufmerksamer Beobachter – bemerkte, und er hielt fest, dass diese tausend Arbeitsplätze der damaligen Beschäftigung in der Landwirtschaft entsprachen und dass das Verschwinden der Landwirtschaft die Menschen viel mehr erschüttert hätte. Die Industrie hat viele Veränderungen erlebt und zählt heute deutlich weniger Arbeitsplätze, ihre Produktivität jedoch ist stark gestiegen und geschieht heute in verschiedenen Niederlassungen internationaler Unternehmen, die oft sogar weltweit führend sind.

<sup>68</sup> Mein Klassenkamerad Jakob Walter, früherer Chef der Fischereiaufsicht im Kanton Schaffhausen, ist ein sachkundiger Beobachter der Lokalpolitik und schreibt darüber in den regionalen Zeitungen.



**Abbildung 1** Aussenansicht Werk I, Schaffhausen. 1926. Nachdruck mit freundlicher Genehmigung von Georg Fischer AG.

Dies gilt nicht nur für die wenigen Firmen, die aus ehemaligen Grosskonzernen hervorgegangen sind, sondern auch für alt-ingesessene (Uhren) oder neu gegründete Unternehmen. Die Weiterentwicklung der Schaffhauser Industrie wurde durch die Zuwanderung aus den ländlichen Kantonen der Schweiz angetrieben, später durch die Einwanderung aus Italien, Spanien, der Türkei und den Balkanstaaten. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs leisteten die deutschen Grenzgänger einen bedeutenden Beitrag.

Wie die meisten Schweizer Städte erlebte auch Schaffhausen in den 1980er-Jahren einen starken Bevölkerungsrückgang zugunsten der seit mehr als 120 Jahren rückläufigen ländlichen Gebiete und einen Strukturwandel. Diese Entwicklung wurde von der Zuwanderung aus Zürich begleitet, die in die Vororte Schaffhausens und in die ländlichen Gebiete von Klettgau und Reiat zogen sowie in die Altstadt und in die Quartiere, die vom Bahnhof aus zu Fuss erreichbar sind.

Bevor wir diese wenigen Eindrücke über die Dynamik der Schaffhauser Wirtschaft abschliessen, kann ein weiteres Beispiel für

ihre Beharrlichkeit aufgeführt werden: Der Anteil junger Menschen, die ihre Ausbildung mit einer gymnasialen Maturität abschlossen, lag im Kanton Schaffhausen 2019 bei 13,1%. Im Vergleich zu den beiden oben erwähnten kleinen Referenzkantonen lag dieser Anteil in Zug fast doppelt so hoch (24,1%) und in Genf fast dreimal so hoch (33,7%). Alles war im Wandel, doch die wirtschaftliche und soziale Prägung besteht weiter.

## **Das Gewicht der vergangenen und gegenwärtigen Politik**

Die geographische Lage Schaffhausens als Schweizer Randkanton, die von Industrie und Landwirtschaft geprägte Wirtschaft und die Kluft zwischen Stadt und Land haben eine lebendige und oft auch brisante Politik geprägt: Die jahrhundertealte Dreiteilung der politischen Landschaft in Freisinnige, die Partei der Oberschicht der Freiberufler, Kaufleute und Industriellen, die kämpferische, gewerkschaftlich organisierte Linke und die selbstbewusste Bauernpartei. In den 1930er-Jahren nahmen die Konflikte zu und die Fronten verschärften sich, nach links zu den Kommunisten und nach rechts zu den Frontisten. Im friedlichen, aber immer noch lebhaften Klima der Nachkriegszeit teilten sich drei Parteien (SP, FDP und BGB/SVP) die Macht, unterstützt von vielen kleinen, flüchtigen Parteien. Ende der 1980er-Jahre bröckelte die Vormachtstellung der Linken, und die SVP überholte die Freisinnigen deutlich. Die Hinterlassenschaft dieses lebhaften politischen Lebens ist in der Presse noch immer zu erkennen. Schaffhausen ist der einzige Deutschschweizer Kanton, in dem (parteinahe) Meinungsblätter überlebt haben: auf dem Land der „Klettgauer Bote“, die „Schaffhauser Arbeiter-Zeitung“ als letzte Zeitung der Arbeiterschaft in der Schweiz und die „Schaffhauser Nachrichten“ mit dem Untertitel „Das Intelligenzblatt“. Letztere ist die einzige unabhängige kantonale Tageszeitung in der Deutschschweiz. Wie der lokale Fernsehsender hat sie sich in den letzten Jahrzehnten politisch nach rechts ausgerichtet. Heute steht die Schaffhauser Presse weniger für Erstklassigkeit, sondern für eine aussergewöhnliche Konstellation.

Während die Bereiche Sport und Presse in Schaffhausen verschiedene Hochs und Tiefs erlebt hatten, konnte der Bereich Kultur Erfolge erzielen, die weit über die Landesgrenzen hinausgingen. Die „Kulturstadt Schaffhausen“ verdiente sich diese Auszeichnung in den 1950er- bis 1970er-Jahre mit dem bedeutenden Museum zu Allerheiligen für Geschichte, Natur und Kunst, internationalen Ausstellungen und dem berühmten Bachfestival. Alternative Kultur, Jazz und eine lebendige Szene von Kleintheatern verliehen der Stadt noch mehr Ausstrahlung. 1982 wurden in einer ehemaligen Textilfabrik die „Hallen für Neue Kunst“ eröffnet, die sich schnell zu einem wichtigen Ausstellungsort für moderne und monumentale Kunst etablierten. Die von Urs Raussmüller gegründeten Kunsthallen mussten 2014 nach einem verlorenen Prozess über den Besitz an der zentralen Installation „Das Kapital Raum“ von Joseph Beuys, die der Künstler persönlich im Museum installiert hatte, ihre Tore schliessen. Das Werk befindet sich heute in Berlin, einer tatsächlichen Grossstadt. Dieser traurige Ausgang eines Abenteuers, das von den lokalen Behörden unterstützt wurde, zeigt eine andere Seite der Exzellenz einer Randregion auf – Manchmal kann sie erreicht werden, aber es ist schwierig, sie dauerhaft aufrechtzuerhalten.

Kehren wir für einen Moment zu Schaffhausen als „Mittelstadt“ zurück. Aus historischer Sicht ist diese Bezeichnung fast schon eine Beleidigung, zählte Schaffhausen (zusammen mit Luzern, Zürich, Bern, Freiburg, Solothurn und Basel) doch zu den sieben Städteorten der Alten Eidgenossenschaft der XIII Kantone. Andere Städte wie Genf, Biel, Mülhausen, Rottweil oder St. Gallen erreichten den Status von Alliierten der Konföderation. Das Besondere dieser Städte war ihr Status, der ihnen im 13. und 14. Jahrhundert Reichsunmittelbarkeit verlieh und damit das Privileg, ihre eigene Aussenpolitik zu gestalten und Gebiete zu erwerben. Schaffhausen war eine recht grosse und bevölkerungsreiche Stadt, politisch autonom und nicht vergleichbar in Status und Grösse mit Städten wie Bellinzona, Bulle, Frauenfeld, Olten, Thun oder Yverdon-les-Bains. Zwischen 1330 und 1415 geriet die Stadt Schaffhausen unter die Herrschaft Österreichs und verlor damit vorübergehend ihren Status der Reichsunmittelbarkeit. In dieser für das städtische Wachstum

entscheidenden Zeit konnte Zürich sein Gebiet bis zum Rhein ausdehnen. In der Folge konnte Schaffhausen mit seinem mächtigen Nachbarn nicht mehr mithalten und blieb auch im Osten durch österreichische Besitztümer eingegrenzt. Die Stadt, die seit 1501 zu den eidgenössischen Ständen zählte, konnte auf Kosten kirchlicher Besitztümer einige Dörfer erwerben, blieb aber dennoch auf ein sehr begrenztes Gebiet beschränkt (Landolt und Hofer, 2017). 1815 verpasste der Kanton die letzte Gelegenheit, seine unzusammenhängenden Grenzen im Rahmen des Wiener Kongresses zusammenzuführen, da sich seine Delegation im Gegensatz zu Charles Pictet de Rochemont, der seine schwierige Mission für Genf erfolgreich abschloss, zu wenig energisch agierte. Unter den 19 Kantonen der Helvetischen Republik, von 1798 bis 1803, war Schaffhausen (zusammen mit dem kurzlebigen Bellinzona) mit Abstand der kleinste Kanton.

Schaffhausen in diesem Buch über „Mittelstädte“ vorzustellen, ist für einen Geschichtsliebhaber fast so etwas wie ein Verrat. Doch die Stadt hat es nicht wirklich besser verdient. Der Liedermacher Dieter Wiesmann geht noch einen Schritt weiter, wenn er seine Liebe zu seiner Stadt im Schaffhauser Dialekt mit der Hymne „Blos e chlini Stadt“ („Nicht mehr als eine kleine Stadt“) zum Ausdruck bringt.

## Referenzen

- Altermatt, U. (1994). *Le catholicisme au défi de la modernité*. Lausanne: Payot.  
Landolt O. und Hofer R. E. (2017), HLS, Schaffhausen (Kanton), Kapitel 2.3, Territoriale Entwicklung, Fassung vom 11. Mai 2017.



# Siders und die Herausforderungen einer vom Auto geprägten Stadt

Rafael Matos-Wasem<sup>69</sup>



Wir sind alle ständig in Bewegung. Ich bilde keine Ausnahme von dieser Regel und das schon seit meiner Empfängnis. Migrationsentscheidungen führten dazu, dass ich 1961 in Caracas, der Hauptstadt Venezuelas, geboren wurde. Ich bin ein wahres Mischprodukt mit einem Vater galizischer, chinesischer, sicherlich auch indianischer und afrikanischer Herkunft und einer deutschen Mutter. Die akademische Ausbildung meines Vaters und seine beruflichen Verpflichtungen führten dazu, dass wir ständig die Länder, Wohnorte, Sprachen und Kulturen wechselten. Dies erklärt zweifellos meine Faszination für Mobilität, Migration, Globalisierung und Tourismus. Und es erklärt die Wahl der Humangeografie als mein Studienfach. Nun ist es ausgerechnet die Mobilität, die mir als roter

<sup>69</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

Faden dient, um über die Walliser Stadt Siders zu berichten, in der ich seit 2003 arbeite und in der ich mit meiner Familie zu Beginn unseres „alpinen“ Epos zwei Jahre lang wohnte, bevor es uns in die Nachbarstadt Sitten zog.

Doch wie bin ich nach Siders gekommen? Nach meinem Bachelor-Abschluss in Geografie an der Universität von Costa Rica (UCR) landete ich in Genf, wo ich einen Master in Entwicklungsstudien und 2001 einen Dokortitel in Wirtschafts- und Sozialwissenschaften erwarb. Ich muss an dieser Stelle erwähnen, dass ich bereits im Alter von 15 Jahren vier Jahre lang in der Schweiz, in der Region Morges, gelebt hatte, bevor ich wieder nach Costa Rica ging. Bei meinem zweiten und immer noch andauernden Aufenthalt in der französischsprachigen Schweiz verbrachte ich zunächst fast fünfzehn Jahre für das Studium und meine ersten Stellen als Lehrer und Forscher in Genf. In dieser Phase meines Lebens gründete ich auch eine Familie, die ich zuerst überzeugen musste, damit wir alle sechs ins Wallis ziehen konnten. Ich hatte nämlich 2003 gerade eine feste und interessante Stelle als Forscher und später als Professor im Bereich Tourismus an der Walliser Hochschule, der heutigen HES-SO Valais-Wallis, erhalten. Diese hat ihren Sitz in Siders. Um die zunächst noch zögernde Familie zu überzeugen, brachte ich ein unschlagbares Argument vor: Da ich in der Nähe meines Arbeitsplatzes wohnen würde, müsste ich nicht mehr pendeln, könnte mich mehr um die vier Kinder kümmern und so zum Wohl der Familie beitragen. Ich hob auch die Lebensqualität und das Klima im Wallis hervor. Im Sommer 2003, kurz nach Beginn meines Arbeitsvertrags, machten wir deshalb, dieses Mal innerhalb der Schweiz, den grossen Sprung von Genf nach Siders.

## **Eine Stadt ohne Zentrum**

Ein ziemlich spezielles Stadtmerkmal fiel mir gleich bei meiner Ankunft in Siders auf: das Fehlen eines echten Stadtzentrums. Vielmehr besteht dieses aus einer einzigen Strasse mit Bäumen, einer 300 m langen Hauptverkehrsader, der Avenue Général-Guisan, an der Restaurants, ein paar Büros und Geschäfte, darunter



eine Migros (eine Marke, die ich in der Schweiz in jeder grösseren Stadt und jedem Dorf entdecken konnte, ebenso wie diejenige der Konkurrentin Coop) und drei Bankinstitute zu finden sind. Damals erinnerte ich mich an einen wegweisenden Artikel zur Humangeografie, den der grosse französische Geograf Jean Brunhes, der an den Universitäten Freiburg und Lausanne angestellt war, 1906 zusammen mit Paul Girardin veröffentlicht hatte. Dieser wichtige Meilenstein der Humangeographie behandelte nicht nur das Thema der menschlichen Siedlungen im Val d'Anniviers, sondern auch das der Transhumanz (Hirtennomadentum). Die Anniviards hatten eine geniale Art entwickelt, das Beste aus allem zu machen, was ihre Umgebung ihnen bot, und das, ohne sie übermässig zu beanspruchen. Die beiden Autoren zeigten in ihrem Artikel, dass die lokale Bevölkerung ab dem 13. Jahrhundert mehrmals im Jahr periodische Wanderungen zwischen dem Dorf, dem Maiensäss<sup>70</sup> und der Alp absolvierten. In der Ebene besaßen sie zudem Anbauflächen und Weinberge, die unter den verschiedenen Orten im Val d'Anniviers aufgeteilt wurden. Jedes Bergdorf hatte im Grunde sein Gegenstück im Flachland. Diese ländlichen Orte dehnten sich allmählich aus und bildeten schliesslich ab Ende des 19. Jahrhunderts eine einzige proto-urbane Einheit mit relativ autonomen Vierteln (Brunhes erwähnt Glarey, Borzuat, Bottire, Tservettaz, Villa-Liddes, Plantzette, Champétroz und Muraz). Siders erlebte somit am Ende kein organisches Wachstum, das von einem ursprünglichen, nach aussen strahlenden Kern ausging. Dies, obwohl das, was bis etwa 1880 „le Village“ (das Dorf) hiess und das heutige Bourg darstellt, sich gegenüber den anderen Orten durchsetzen konnte. Grund dafür waren der Wiederaufbau der Simplonstrasse zu Beginn des 19. Jahrhunderts und anschliessend die Einführung der Eisenbahn (1868) sowie die Entwicklung von Tourismus und Industrie (auf die hier bewusst nicht eingegangen wird). Die Bauarbeiten für die Grande-Avenue, die heutige Avenue du Général-Guisan, die nach Westen hin eine Verlängerung der Rue du Bourg darstellt, begannen

<sup>70</sup> Maiensäss bedeutet „die Weide des Monats Mai, die Frühlingsweide, auf die man die Kühe beim Verlassen des Stalls bringt, bis die Alp schneefrei ist, was erst irgendwann im Juni der Fall ist“ (Brunhes und Girardin, 1906, S. 338).

im Jahr 1905. Ab diesem Zeitpunkt veränderte die Mobilität ganz klar ihr Tempo und ihren Aktionsradius.

Ein neuer, noch bedeutsamerer Wendepunkt wurde durch das Aufkommen und die „Demokratisierung“ des Automobils eingeleitet. Die Zahl der im Wallis zugelassenen Autos stieg ab den 1950er Jahren und in der Folge noch stärker ab den 1960er Jahren. Am Beispiel von Siders lassen sich die Folgen dieser Entwicklung wunderbar veranschaulichen. Als ich mich 2005-2006 an einem von der Stadt Siders in Auftrag gegebenen Forschungsprojekt beteiligte, das sich genau mit dieser historischen Entwicklung und der Zukunft der Rue du Bourg (Cassina und Möri, 2006) befasste, konnte ich die Auswirkungen feststellen, die sich aus der Entscheidung ergaben, die Autoflut nicht mehr über die enge Rue du Bourg durch die Stadt zu leiten. Die ab 1954 parallel zur Rue du Bourg verlaufende, etwas weiter nördlich gelegene Achse erforderte den Abriss eines wichtigen Teils der Bausubstanz von Siders. Die zehn Jahre später eingeweihte Avenue Max-Huber führte zu einer völligen Umgestaltung der Struktur in diesem Stadtteil und zu einer ziemlich heterogenen Architektur. Andere identitätsstiftende oder *topophile* Orte oder Elemente von Siders wurden auf dem Altar des siegreichen Automobils geopfert. Das Fällen alter, majestätischer Bäume ist ein Beispiel dafür. Ich erinnere mich, wie ich 2014 mit Trauer verfolgte, wie der letzte von den sechs verbliebenen Mammutbäumen, die die reiche Familie Mercier aus Lausanne um 1900 Siders geschenkt hatte, verschwand. Beim Bau der Provins-Kellerei im Jahr 1931 mussten bereits fünf von ihnen gefällt werden. Trotz der Proteste entfernte man den letzten dieser Bäume eines frühen Morgens im Rahmen des Bauprojekts Komplex Südbahnhof, einem „Knotenpunkt der Mobilität“, wie es die Stadt Siders selbst formulierte, der die neue Handels- und Fachmittelschule (HFMS), aber auch den neuen Busbahnhof und ... ein Parkhaus mit 200 Plätzen umfasst.

Diese und andere Ereignisse vermittelten mir oft den Eindruck, dass die Natur und die Vegetation in der Stadt Siders nicht immer willkommen sind. Ihre sechs Kreisverkehre an den Stadteingängen mit ihrem „urbanen und zeitgenössischen Ambiente“ (InfoSierre,

2006, S. 2) weisen in dieselbe Richtung. Diese Werke, die von den Architekten Giorla und Trautmann im Anschluss an einen 2004 durchgeführten Wettbewerb errichtet wurden, sind ästhetisch einwandfrei. Dennoch haben die Betonscheiben, die von einer eleganten Glasscheibe überragt werden, zwar vielleicht klassischere Kreisverkehre ersetzt, die aber zumindest begrünt und damit „lebendig“ waren. Ein letztes Beispiel hierzu, das eine bestimmte Geisteshaltung aufzeigt: Ein Stadtgärtner versicherte mir vor einigen Jahren, dass die Gemeinde beschlossen habe, eine Reihe von Bäumen der Stadt zu fällen, um die aufzusammelnde Laubmenge zu reduzieren und damit das Budget für Parks und Gärten zu senken. Als ich mich im Wallis niederliess, fragte ich meine Gesprächspartner manchmal, warum es in Siders oder Sitten so wenige Parks oder grosse Grünflächen gibt. Mit Überraschung hörte ich als Erklärung meist, dass die relativ kleinen Walliser Städte von Natur und Bergen umgeben seien und man einfach nur ins Auto steigen müsse, um die Natur zu geniessen ... Ich musste feststellen, wie hartnäckig der Einfluss des Autos tatsächlich ist.

Dennoch entrichteten viele Städte wie Siders einen hohen Tribut an das Auto. Der Kanton Wallis, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts wenig motorisiert war, ist mittlerweile mit sage und schreibe 650 Personenwagen pro 1000 Einwohnende (2021) gleich hinter Zug und Schwyz auf den ersten Platz vorgerückt. Was ich dazu in der Literatur und in Archiven fand, erinnerte mich auf traurige Weise, ja, es machte mich sogar wütend, an die Schemen von Ronald J. Horvaths (1974), die der radikale US-Geograph William Bunge in einem seiner wichtigsten Werke, „The Nuclear War Atlas“ (1988), wieder aufgegriffen hatte. Die Autoren erläutern den Platz, den Motorfahrzeuge im städtischen Raum unaufhaltsam eingenommen haben, ohne den Preis an Menschenleben, darunter zu viele Kinder, zu vergessen, der für dieser Raumübernahme bezahlt werden musste. Jetzt, fast ein halbes Jahrhundert später, kommen noch Treibhausgasemissionen, Feinstaub und Lärm hinzu.

Der Aufstieg des Automobils trieb die Zersiedelung der Städte voran. Die beiden folgenden Beispiele beleuchten diesen Aspekt und zeigen darüber hinaus, warum die Auswirkungen dieses Phänomens

in Siders besonders ausgeprägt waren. Als ich mit dem Zug aus dem Westen ankam, faszinierten mich lange Zeit zwei imposante Gebäudepaare, nämlich zwei Türme mit jeweils 15 Stockwerken, die an einen etwas niedrigeren Turm angebaut waren und die Cité Aldrin bildeten. Als ich für ein Projekt über die „Gesunde Alpenluft“ recherchierte, fand ich einige Antworten auf Fragen zur Cité, einer Art modernistischer Enklave am Rande des „Gros Bourg“, der Siders damals war. Die genannten Türme wurden 1973 am Rande der Stadt Siders „in einer grünen Umgebung“ (zumindest laut der Broschüre, die ich gefunden habe) weit entfernt von anderen Gebäuden errichtet. Ein Satz aus der Broschüre ist bezeichnend für die damalige Stimmung am Vorabend des Ölschocks: „Futuristische Vision, gebaut für das Glück des Menschen (sic) in einem entschieden modernen Design“. Die glücklichen Besitzenden dieser Luxuswohnungen würden in Reichweite unter anderem einen Friseursalon, einen Kindergarten, einen Zahnarzt, eine Reinigung, ein Lebensmittelgeschäft und, wie es sich gehört, eine Kapelle haben. Zwar wurde die Einführung eines Busdienstes erwähnt, doch auf den Abbildungen fallen vor allem die Autos und die grosse Anzahl an Parkplätzen ins Auge... Ein halbes Jahrhundert später hat die Cité Aldrin ihren Glanz verloren. Manche möchten sie am liebsten in die Luft sprengen. In jedem Fall holte die Bebauung von Siders diese Wohnanlage, die von Natur umgeben und vor dem Lärm der Stadt geschützt sein sollte, am Ende ein und umzingelte sie... Nichts ist von Dauer!

Unmittelbar westlich der heute als Tours bezeichneten Gebäude wurde 1974 das Einkaufszentrum von Siders errichtet, direkt am östlichen Eingang von Noës, einem weiteren alten Weiler in Anniviers. Die „Shopping Malls“ sind natürlich ein reines Produkt des Massenkonsums und der aus Nordamerika übernommenen „Automobilisierung“! Auch die Einführung des Kühlschranks leistete ihren Beitrag (Mumford, 1934). Obwohl ich keine Vorliebe für Einkaufszentren habe, gebe ich zu, dass ich in der Vergangenheit insbesondere in den USA und in Venezuela Malls besuchte. Dennoch war ich etwas überrascht, so viele Einkaufszentren rund um die Schweizer Städte, auch um kleinere, zu entdecken.

Besonders im Wallis ist mir deren Anzahl aufgefallen. Statistiken zeigen, dass in der Schweiz das „Alte Land“<sup>71</sup> in Sachen Fläche der Einkaufszentren pro Einwohnende/r den ersten Platz einnimmt. Die politischen Behörden liessen dies mit dem bekannten Ergebnis geschehen. Diese „Laxheit bei der kommerziellen Stadtplanung“ (Veltz, 2022) läutete das Ende des Kleinhandels in der Stadt ein, ein Phänomen, das in der Stadt Siders besonders ins Auge sticht. Das Pikante an dieser Geschichte ist, dass die Einkaufszentren, ausgehend von ihrem Herkunftsland, laufend an Beliebtheit verlieren. Diese Entwicklung lässt sich auch in anderen Ländern wie der Schweiz beobachten. Die kürzlich eröffnete „Mall of Switzerland“ in Ebikon (LU) ist der Beweis dafür. Wird es in der Schweiz, wie bereits in den USA, zu einer Verbreitung von verlassenen „Malls“ kommen, die Anhängerinnen und Anhänger von Urbex (Urban Exploration) anlocken? Der Hauptgrund für diese Unbeliebtheit ist im Online-Verkauf zu suchen. Doch der Schaden ist angerichtet und das „Stadtzentrum“ von Siders wird wahrscheinlich nicht mehr zu seiner früheren kommerziellen Lebendigkeit zurückkehren, so gering diese auch gewesen sein mag. Deshalb beschloss die Credit Suisse – vor ihrem Debakel –, ihre lokale Filiale ab August 2021 zu schliessen und ihre Kundschaft aus Siders wurde gebeten, die noch übrigbleibenden Schalter in Visp und Sitten aufzusuchen.

## **Siders und Sitten: Von der Rivalität zu einer vorteilhaften Angleichung**

Dieser Punkt führt mich zur Frage der Rivalität, die zwischen Siders und Sitten, zwischen der Kleinstadt und dem Kantonshauptort möglicherweise besteht, insbesondere in Bezug auf die Animation und Vitalität. Infolge des oben erwähnten Substanzverlusts des unpassenderweise als „Stadtzentrums“ von Siders benannten Areals begann

<sup>71</sup> Bezeichnung, die seit den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts verwendet wurde, um ein ländliches und konservatives Wallis zu bezeichnen. Sie erscheint erstmals 1889 in dem von Marie Trolliet herausgegebenen Buch „Un vieux pays: croquis valaisans“ (Mediathek Wallis, 2009, <https://www.valais-en-questions.ch/dienst/appellation-vieux-pays-163.html>; abgerufen am 25.08.2023).

der Ort zugunsten der nur 17 km entfernten Konkurrentin Sitten an Attraktivität einzubüssen. Die 1996 eingeweihte Verlängerung der Autobahn A9 von Sitten nach Siders trug sicherlich dazu bei, weil sie die Fahrzeit mit dem Auto drastisch verkürzte. Kolleginnen und Kollegen sowie Freundinnen und Freunde aus meiner Generation erzählten mir oft von der Verschiebung, die sich im Laufe der Zeit vollzogen hatte. Früher gingen die jungen Leute aus Sitten nach Siders, um dort zu feiern, später begann genau der umgekehrte Vorgang. Dieser wahrgenommene Vitalitätsverlust, insbesondere bei den Freizeitaktivitäten, war im Übrigen einer der Hauptgründe, warum meine Familie und ich Siders nach zweieinhalb Jahren verliessen und in die Altstadt von Sitten zogen. Andererseits versteht es sich von selbst, dass eine Stadt von der Grösse Siders Mühe hat, ihren Platz gegenüber der doppelt so bevölkerungsreichen Rivalin Sitten, in der zahlreiche Verwaltungsstellen und kantonale Museen angesiedelt sind, zu finden. Siders zum Beispiel ist es nie gelungen, ein eigenes Gymnasium zu haben, während Sitten deren zwei hat. Im Gegenzug erhielt sie dafür die Hochschulen für Management, Sozialarbeit und Kunst der HES-SO Wallis, was nicht zu vernachlässigen ist. Wird die Tatsache, dass Sitten und Siders zusammen mit 17 anderen Nachbargemeinden schliesslich beschlossen haben, im September 2020 die Agglo Mittelwallis zu gründen, dazu führen, dass die beiden Städte zusammenarbeiten, anstatt miteinander zu konkurrieren? Oder wird Sitten vielmehr noch grössere Schatten auf Siders werfen? Die Zukunft wird es zeigen.

Das Porträt der Stadt Siders wäre unvollständig, wenn man die offensichtliche Nachahmung durch die Behörden der eher innovativen Stadtpolitik Sittens unerwähnt liesse. Trotz des erbitterten Widerstands der Mehrheit der Geschäftsleute war der Hauptort des Wallis tatsächlich gewillt, die schrittweise Einführung der Fussgängerzone in einem Teil ihres Zentrums in Angriff zu nehmen. Bereits 2003 hatte sie mit dem Place du Midi damit begonnen. Die Veränderung der städtischen Mobilität und Form trug dazu bei, die betroffenen Gebiete zu vitalisieren und freundlicher zu gestalten. Mit einer gewissen Verzögerung zog dann auch Siders nach und griff

hier und da auf halbherzige Massnahmen zurück, die vielleicht besser zur Grösse und den Mitteln passten.

Siders erweckt auch manchmal den Eindruck, den Zug der städtischen „Festivalisierung“ verpasst zu haben (Gravari-Barbas, 2007). Die Gemeinde ist zurückhaltender geworden, was die finanzielle Unterstützung vieler kultureller oder festlicher Veranstaltungen angeht, die mehr oder weniger dazu beigetragen hatten, den Bekanntheitsgrad dieser Stadt ohne Stadtzentrum zu steigern<sup>72</sup>. Einige sind immer noch vorhanden, wie das Couleur Pavé (seit 2009), das *Sierre Blues Festival* (seit demselben Jahr, aber mit kommerzieller Ausrichtung), das DreamAgo (das seit 2011 Cineasten begeistert – und es ist kaum zu glauben, dass Siders beinahe seine beiden Kinosäle verloren hätte!), das legendäre Rennen *Sierre-Zinal*, die beliebte *Foire de la Sainte-Catherine* (die es seit über einem Jahrhundert gibt) und, nicht zu vergessen, das Hühnerfest (das bereits zum 23. Mal stattfindet und bei dem rund 2000 Geflügel gegrillt werden)... Was die fast verschwundenen oder gar ausgestorbenen Anlässe betrifft, so denke ich hier an die deutliche Verkleinerung des 1. August-Fests von Siders (der hier tatsächlich schon am Vorabend gefeiert wurde), des „Feu au lac“, sowie an seine Verlegung vom Gerundensee auf den Place de l’Hôtel-de-Ville. Das alle drei Jahre abgehaltene Rilke-Festival – der österreichische Schriftsteller Rainer Maria Rilke verbrachte seine letzten Lebensjahre in Siders und Veyras in der Region Sitten –, das im Jahr 2000 zum ersten Mal stattfand, musste nach der sechsten Ausgabe im Jahr 2016 aufgegeben werden. Die Florales-Blumenschau in Siders, die alle zwei Jahre stattfand, war eine Institution, die seit 1969 existierte. Sie wird seit 2016 nicht mehr durchgeführt.

Der wahrscheinlich schmerzlichste Verlust war der des Internationalen Comicfestivals, das nach Angoulême das zweitwichtigste auf dem europäischen Kontinent war. Es wurde 1984 dank der Initiative der Jungen Wirtschaftskammer (ein Akteur, der eine beachtliche Rolle in Bezug auf Innovation und lokale

<sup>72</sup> Weitere Informationen über die Entstehung und Aussenwirkung dieser Festivals in Siders finden Sie in den Ergebnissen einer gemeinsamen Forschungsarbeit mit dem Soziologen Gabriel Bender (Matos-Wasem und Bender, 2011).

kulturelle Dynamik spielte) gegründet und hatte Siders als „Stadt der Comics“ oder sogar „City of Comics“ weit über die Grenzen hinaus bekannt gemacht. Wir nutzten die Ausgabe von 2003 für einen Familienausflug von Genf, wo wir damals wohnten, um nicht nur das Festival, sondern auch unseren zukünftigen Wohnort zu besuchen. In diesem Juni arbeitete ich zwar schon seit etwas mehr als einem Monat an der HES-SO Wallis, aber wir hatten beschlossen, mit dem Umzug bis zu den Sommerferien zu warten. Im Jahr darauf, im Juni 2004, konnten wir eine weitere Ausgabe des Festivals, das sich den Verbindungen zwischen Comics und Architektur widmete, in vollen Zügen geniessen. Wir waren sehr überrascht, als wir im Dezember erfuhren, dass die Gemeinde beschlossen hatte, ihre finanzielle Unterstützung für das Festival einzustellen. Das war ein echter Schock! Ich wollte nicht tatenlos zusehen, wie Siders einen seiner wichtigsten Imagetrümpfe verlor. Deshalb schloss ich mich mehrere Jahre lang einer Gruppe junger, leidenschaftlicher Menschen an, die es sich zum Ziel gesetzt hatte, das Comicfestival auf einer anderen Grundlage wieder aufleben zu lassen. Daraus entstand 2005 der Verein „Sierre secoue la bande dessinée“, der mit viel Elan und Kreativität jährliche Ausgaben an symbolträchtigen Orten in Siders auf die Beine stellte. BD-Bois fand 2005 im Petit-Bois statt, wo in der Vergangenheit bereits das Festival du Petit-Bois (1982 und 1984) veranstaltet worden war. BD’Pavés fand 2006 in der bereits erwähnten historischen Rue du Bourg statt. Das Sismics-Festival 2007 wurde in der wunderschönen Umgebung des Gerundensees abgehalten. Die folgenden Ausgaben bis zum endgültigen Ende im Jahr 2013 wurden hauptsächlich in den alten Tavelli-Kellern in der Nähe des Bahnhofs veranstaltet. An dieser Stelle muss ich erwähnen, dass ich mit offenen Armen von diesem enthusiastischen Team aufgenommen wurde, das mit Inbrunst und einem Hauch von Verzweiflung versuchte, diesen einst wichtigen Teil der Identität und der Animation von Siders zu retten. Mit seinem Verschwinden hat die Stadt leider ein wenig von ihrer Vitalität, ja sogar von ihrer Seele verloren. In jedem Fall können kulturelle Veranstaltungen eine wichtige Rolle bei der sozialen und lokalen Integration spielen, wenn sie von allen Beteiligten mitgetragen werden.



## Ein Hauch von Hoffnung auf eine bessere städtische Zukunft

Meine Feststellung mag hart klingen, doch sie ist das Ergebnis einer schonungslosen Analyse. Es gibt jedoch viele Lichtblicke am Horizont. Seit meiner Ankunft im Wallis im Jahr 2003 konnte ich einen Anstieg des Umwelt- und Klimabewusstseins feststellen und damit auch des hohen Stellenwerts, den die Natur und die Biodiversität in städtischen Räumen einnehmen sollten. So hat die Fällung von zwei Mammutbäumen in den letzten Jahren (2014 und 2019) bei einem nicht unerheblichen Teil der Einwohnenden von Siders heftigen Widerstand hervorgerufen. Sind die Behörden der Bevölkerung einen Schritt hinterher? Die Dinge beginnen sich jedoch auch auf dieser Seite zu bewegen, wie uns jüngste Beispiele zeigen. Die Stadt Siders liess ihre städtischen Wärmeinseln mithilfe von Satellitenbildern kartografieren, um sich an die globale Erwärmung anzupassen. „Frischezonen [sind] zu erhalten oder sogar zu entwickeln, um das Wohlbefinden in der Stadt zu gewährleisten“, wird auf der Website der Stadt verkündet<sup>73</sup>. Warum sollte man nicht darüber nachdenken, solche Zonen auch aus dem Nichts zu schaffen, ebenso wie neue blaue Bereiche (Lagunen, Teiche)? Ein erster Schritt in diese Richtung scheint nach sieben Jahren Arbeit mit der Renaturierung der ehemaligen Kiesgrube Pramont auf einer Fläche von 15 ha getan worden zu sein. Sie liegt allerdings weit ausserhalb des Stadtgebiets von Siders<sup>74</sup>.

Die Behörden kündigten weitere konkrete Massnahmen vor Ort an. Denken sie zum Beispiel darüber nach, Lagerhäuser und andere Einkaufszentren zu verpflichten, ihre Dächer zu begrünen

<sup>73</sup> <https://www.sierre.ch/fr/ilots-chaleur-fraicheur-cartographies-3613.html> (abgerufen am 25.08.2023, eigene Übersetzung).

<sup>74</sup> Eine weitere erfreuliche Nachricht ist die kürzlich erfolgte Erweiterung des Petit-Bois – einer grünen Oase im Stadtzentrum – auf der Ostseite des Bahnhofs, der im Süden an den Bahnhof angrenzt. Im April 2023 pflanzten Schulkinder in Zusammenarbeit mit dem Naturpark Pfyn-Finges 4600 Bäume einheimischer Arten. Die offizielle Einweihung dieses kommunalen Projekts fand am 16. September 2023 statt. Im Juni 2023 wurde die Stadt Siders als dreizehnte Schweizer Gemeinde und als erste im Wallis mit dem Grünstadt-Label ausgezeichnet, was den gezeigten Willen und die unternommenen Anstrengungen unterstreicht.

oder Solaranlagen aufzustellen? Oder bestimmte Strassen für den Verkehr zu sperren oder gar in Grünstreifen umzuwandeln, die den Bewohnenden, insbesondere den Kindern, und den Durchreisenden vorbehalten sind? Wagen sie es, die mit Asphalt bedeckte Fläche zu reduzieren, indem sie Parkplätze abschaffen? Sicher ist das nicht, denn selbst wenn Fortschritte gemacht würden, müsste auch der öffentliche Verkehr ausgebaut werden. Mit Erstaunen las ich, dass die Busse in Siders im Sommer 2022 weniger häufig fahren, um einige lächerliche 70 000 Franken einzusparen. Als ich mit offenen Augen durch „meine“ Stadt ging, um diesen Text zu schreiben, stellte ich jedoch erfreut fest, dass die Carsharing-Genossenschaft Mobility nun sechs Fahrzeuge besitzt, die in der Nähe des Bahnhofs stationiert sind. Als wir 2003 nach Siders zogen, gab es keine. Zum Teil dank der Aktionen, die meine Frau und ich gleich nach unserer Ankunft in Siders bei Mobility und der Gemeinde unternommen hatten, wurde den Mitgliedern im Laufe des Jahres 2004 ein erstes Auto zur Verfügung gestellt. Wir fungierten eine Zeit lang als Leiter der Sektion und Verantwortliche für die Betreuung des Fahrzeugs. Seither ist viel passiert.

Auf demselben Spaziergang durch Siders stiess ich auch auf Schilder mit Erläuterungen zu einem Projekt, das möglicherweise einen Kurswechsel ankündigt. Es handelt sich um das Projekt zur Neugestaltung der Avenue de la Gare, das von der Stadt in Zusammenarbeit mit einem Stadtplanungsbüro in Angriff genommen wurde. Im Rahmen eines partizipativen Prozesses konnten die Bewohnerinnen und Bewohner im Frühjahr und Sommer 2021 an der Ko-Kreation und Ko-Konstruktion sowie am Praxistest der drei ausgewählten Szenarien teilnehmen und sich zu ihnen äussern. Das Szenario „Fussgängerzone mit Stadtmobiliar“ wurde weitgehend befürwortet und wurde umgesetzt. Die Versprechungen, „weniger Asphalt, mehr Pflanzen“ oder „unter den Platanen ist Platz“, wurden eingehalten. Ich kann nur sagen, dass ich begeistert bin.

Im Zusammenhang mit einer weiteren erfreulichen Entwicklung erfuhr ich, dass der Generalrat von Siders im März 2022 vorgeschlagen hatte, in der gesamten Stadt Tempo 30 einzuführen. Bis 2024 soll ein großer Teil des Stadtzentrums in eine Begegnungszone

(30 km/h, an einigen Stellen sogar 20 km/h) umgewandelt werden. Diese willkommene Entschleunigung sollte von weiteren Bemühungen zur Verbesserung der Velomobilität begleitet werden. In diesem Bereich bleibt noch viel zu tun, aber eine Verbesserung ist zu erkennen. Anfang 2023 gab es nur vier Fahrradstationen für die 24 Fahrräder, die in der ganzen Stadt zur Verfügung stehen, aber die Situation ändert sich<sup>75</sup>. Die Grösse von Siders wäre zudem ideal, um das viel beachtete Prinzip der „15-Minuten-Stadt“ umzusetzen, bei dem alle notwendigen Dienstleistungen innerhalb von maximal 15 Minuten zu Fuss erreichbar sind, zumindest für diejenigen, die im Stadtzentrum oder in dessen unmittelbarer Nähe wohnen. Sie hat auch eine ideale Grösse, um sich am Gartenstadtmodell zu orientieren, das der Brite Ebenezer Howard um die Wende des 19. Jahrhunderts entwickelt hatte und das vorsieht, die Vorzüge des ländlichen Raums mit denen der Stadt zu verbinden. Ich träume davon, dass diese Denkanstösse allen Akteurinnen und Akteuren in Siders als Inspirationsquelle dienen, um sich die zukünftige Entwicklung vorzustellen und zu gestalten: eine menschliche, offene, integrative, demokratische, solidarische und ökologische Stadt. Eine Stadt, in der es angenehm wäre, sich mit dem Velo oder zu Fuss fortzubewegen, ohne Stress und Eile, oder sich einfach auf eine öffentliche Bank zu setzen, um zu träumen oder sich zu erholen. Eine Stadt, in der Kinder sicher im Freien spielen könnten. Eine Stadt, die nicht mehr von Männern für Männer – oder gar für den „Homo automobilis masculinis“ gebaut würde, sondern von allen: Frauen, Männern, Menschen von anderswo, Seniorinnen und Senioren, Kindern... Eine Stadt, in der ich gerne wieder wohnen würde! Dies ist im Bereich des Möglichen, zumal sich mittelgroße Städte, wie hier Siders, manchmal sehr schnell entwickeln und dies eine ihrer Stärken ist.

<sup>75</sup> Das Angebot, das nun von Velospot verwaltet wird, wurde ab April 2023 deutlich aufgestockt und soll noch weiter ausgebaut werden. Im Juli 2023 gibt es in Siders 13 Fahrradstationen mit ca. 60 Fahrrädern, davon ein Drittel E-Bikes. Das Projekt wird von der Agglo Mittelwallis getragen und umfasst derzeit zwölf Gemeinden der Region.

## Referenzen

- Brunhes, J. und Girardin, P. (1906). Les groupes d'habitations du Val d'Anniviers comme types d'établissements humains, *Annales de géographie*, 15 (82), S. 329-352.
- Bunge, W. (1988). *The nuclear war atlas*. Oxford/New York: Basil Blackwell.
- Cassina, G. (2021), *Le district de Sierre I. La ville de Sierre et Chippis*. Bern: Société d'histoire de l'art en Suisse, Les Monuments d'art et d'histoire du canton du Valais, Bd. V.
- Cassina, G. und Möri, S. (2006). Analyse architecturale du quartier du Bourg. Stadt Siders.
- Gravari-Barbas, M. (2007). À la conquête du temps urbain: la ville festive des „24 heures sur 24“, in : P. Duhamel und R. Knafou (Hrsg.), *Mondes urbains du tourisme*. Paris: Belin.
- Matos-Wasem, R. und Bender, G. (2011). Sierre: entre nature et culture, in: G. Bender und I. Moroni, *Politiques culturelles en Valais. Histoire, acteurs, enjeux*. Lausanne: Réalités sociales, S. 49-81.
- Mumford, L. (1934). *Technics and civilization*. New York: Harcourt, Brace and Co.
- Veltz, P. (2022), La ville du quart d'heure: un projet accessible à tous, vraiment?, in: C. Moreno und P. Veltz, *La ville du quart d'heure: voie à suivre ou mirage idéologique? Préparer la transition mobile*, 7. April. <https://forumviesmobiles.org/controverses/15541/la-ville-du-quart-dheure-voie-suivre-ou-mirage-ideologique> (abgerufen am 30.08.2023).
- Ville de Sierre (2006) InfoSierre, bulletin d'information de la Ville de Sierre, Nr. 2.

# Thun: Eine Stadt mit einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung?

Heike Mayer



An einem kalten Morgen im Oktober, neunzehn Monate nach Beginn der COVID-19-Pandemie, stehe ich in Thun am Bahnhof und warte auf den Zug nach Bern. Ich bin nicht die einzige Pendlerin, etwas das ich schon seit längerer Zeit bei den Velo-Abstellplätzen gemerkt habe, denn inzwischen sind die freien Plätze für meinen Drahtesel rar geworden. Das ist schön, denn so zeigt es doch, dass wir langsam wieder zu einer (neuen?) Normalität zurückkehren. Die Pandemie veränderte viele Aspekte unseres Lebens. Doch für mittelgrosse Städte wie Thun könnte die neue Normalität in der Post-Corona Zeit ungeahnte Möglichkeiten der nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung eröffnen, die ich in diesem Kapitel beschreiben werde. Es geht darum, wie Thun sich nicht nur zu einer attraktiven Wohnstadt am Rand des Berner Oberlands entwickelt, sondern wie diese 11. grösste Stadt der Schweiz die Chancen nutzen

sollte, die sich aus neuen Arbeitsmodellen und den daraus resultierenden veränderten Mobilitäts- und Konsumverhalten ergeben. Damit Thun eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung auch in der Zukunft gewährleisten kann, muss die lokale Wirtschaft wohnortnah lokale Bedürfnisse bedienen, d.h. es wird regional oder lokal, vor Ort produziert und konsumiert. Das gilt es zu stärken, mit einer Standortpolitik, die die sogenannten residentiellen Ökonomien in Betracht zieht.

### **Eine attraktive Wohnstadt?**

Ich bin bei weitem nicht die einzige Pendlerin, die fast jeden Morgen von Thun nach Bern mit dem Zug fährt. Knapp 69 Prozent der Erwerbstätigen mit Wohnsitz in Thun pendeln regelmäßig zur Arbeit. Damit liegt Thun zwar knapp unter dem Schweizer Durchschnitt von 71 Prozent, aber klar vor anderen ähnlich grossen Städten wie Biel, Freiburg oder auch Visp. Arbeitspendlerinnen und Arbeitspendler gewährleisten eine starke Verbindung zu Bern und zunehmend zu den urbanen Zentren im Wallis. Pendeln ist nicht neu und Studien zeigen, dass einhergehend mit dem wirtschaftlichen Wachstum der Schweiz zwischen den 1970er und 2000er Jahren das Pendleraufkommen rasant gestiegen ist. Die Folge davon ist die Trennung von Wohn- und Arbeitsort und somit auch der Abfluss von Kaufkraft. Ich wohne in der Nähe des Bahnhofs in Thun und arbeite in Bern auch in der Nähe des Bahnhofs. Pendeln ist für mich kein Problem und oft mache ich letzte Besorgungen in Bern, nicht in Thun. Konsumverhalten findet nicht mehr nur am Wohnort statt, sondern eben auch am Arbeitsort. Ich selbst bin Teil dieser Dynamik, wenn ich z.B. schnell das Brot am Bahnhof Bern kaufe oder nach der Arbeit ins Kino nicht in Thun, sondern in Bern gehe.

Thun gehört zu den 152 kleinen und mittelgrossen Städten der Schweiz, die zwischen 5000 und 50000 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. In unserer vom Schweizerischen Nationalfonds finanzierten Studie über die wirtschaftliche Rolle und Funktion von kleinen und mittelgrossen Städten analysierten wir vorhandene

Daten des Bundesamtes für Statistik und teilten die Städte dieser Grössenklasse mittels einer *Cluster Analyse* in unterschiedliche Typen ein. Thun gehört demnach zu den *Residential Economy Towns*, die sich dadurch auszeichnen, dass ihre Wirtschaft lokale und wohnortnahe Bedürfnisse befriedigt und der Anteil der Beschäftigten in Industrie oder wissensbasierten Dienstleistungen eher niedrig ist (Meili und Mayer, 2017).

Nicht immer war Thun eine residentielle Ökonomie-Stadt. Blicken wir doch einmal zurück: Thun hat eine interessante Geschichte, vor allem, was die Beziehung zu Bern betrifft. Vom 14. bis zum späten 18. Jahrhundert hatte Bern als grösster aristokratischer Stadtstaat nördlich der Alpen eine sehr mächtige Stellung inne. Durch verschiedene Invasionen, Eroberungen und Erwerbungen dehnte Bern in dieser Zeit seinen Einflussbereich aus. Das Berner Oberland, in dem sich Thun befindet, gehörte zu den Gebieten, die die Berner Patrizierfamilien kontrollierten. Bis Ende des 18. Jahrhunderts war Thun immer noch bernisches Untertanengebiet und so konnten die Thuner Bürgerinnen und Bürger nicht im Grossen Rat abstimmen, da dieses Privileg den Bernern vorbehalten war. Nach dem Ancien Régime konnte sich Thun dem Zugriff Berns entziehen und wurde sogar Hauptstadt eines neuen Kantons, des Kantons Oberland. Dieser Status währte jedoch nur fünf Jahre, von 1798 bis 1803, als Thun und der Kanton Oberland in den neu geschaffenen Kanton Bern eingegliedert wurde (Gerber-Visser, 2018). Durch seine Lage am Rande der Alpen gilt Thun als Tor zum Berner Oberland, das zu den wichtigsten Tourismuszielen der Schweiz gehört. Thun kann also einerseits als sekundäre Stadt im Verhältnis zu ihrer dominanten Nachbarstadt Bern eingeordnet werden. Andererseits stellt Thun aber auch ein regionales Zentrum für ein ausgedehntes gebirgiges Hinterland dar. Immer wieder hört man diverse Oberländer Dialekte in der Innenstadt und diese Zwitterrolle stellt Thun vor verschiedene Herausforderungen, bietet der Stadt aber auch eine Vielzahl von Möglichkeiten für die wirtschaftliche Entwicklung.

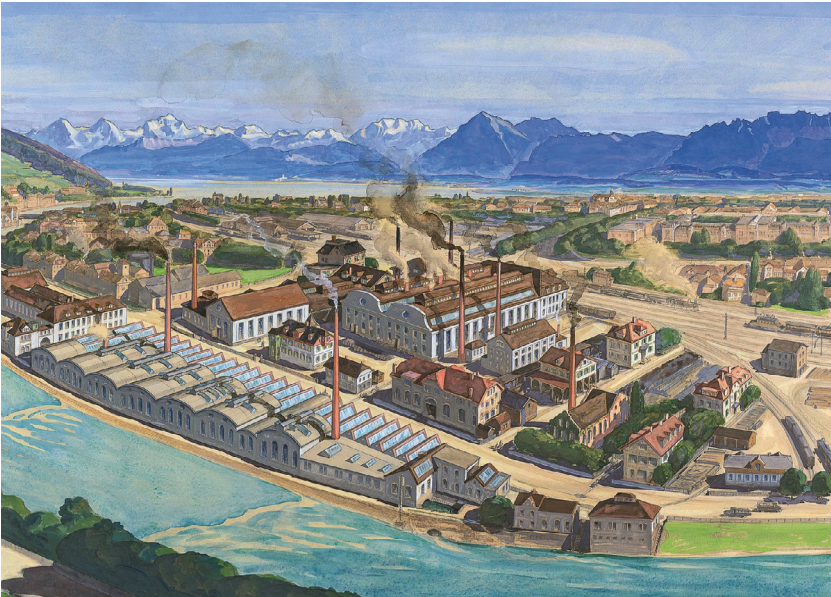
Die Spezialisierung der Thuner Wirtschaft auf den Tourismus begann in der frühen Blütezeit der ausländischen Touristen zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Der Tourismus war mit dem aufkommenden

Interesse am Bergsteigen verbunden, aber auch mit dem Wunsch der Touristen, einige Zeit in der unberührten Natur zu verbringen. Die Mehrheit der Touristen war Engländer, die den industrialisierten Städten im eigenen Land entkommen wollten. Unternehmer in Thun begannen, die steigende Nachfrage zu befriedigen und bauten eine Reihe von Hotels. Spätere Verbesserungen der Erreichbarkeit durch Strassen und Zugverbindungen trugen zum Aufschwung des Tourismus bei. Mich überraschte die Tatsache, dass es eine Zeit lang sogar eine direkte Zugverbindung von Calais in Frankreich (wo die Briten nach Kontinentaleuropa einreisen konnten) nach Bern gab, wodurch das Berner Oberland und insbesondere Thun für Besucher aus dem Ausland zugänglich wurden (Raaflaub, 2018).

Nach 1914 begann der Tourismus allerdings zu stagnieren und als Sektor verlor er an Bedeutung (Lüthi, 2018). Ab und zu nehme ich Reisegruppen in Thun wahr, doch im Vergleich zu Interlaken fristet Thun eher ein Dasein als touristische Stieftochter der berühmten Oberländer Destinationen. Diese stiefmütterliche Rolle ist in erster Linie auf einen veränderten Fokus der früheren Thuner Entscheidungsträger zurückzuführen, die sich verstärkt um den Ausbau des Militärs in Thun kümmerten. Zudem begann Interlaken seinen Tourismus zu fördern und überholte Thun dank unternehmerischer Persönlichkeiten und Strategien. Generell änderten die Touristen ihre Reisegewohnheiten, da sie nicht mehr so lange blieben und das Aufkommen des Automobils es ihnen ermöglichte, mobiler zu werden und, weiter zu reisen. Nach dem Zweiten Weltkrieg ging der Tourismus schliesslich noch stärker zurück, und heute steht Thun im Schatten anderer touristischer Ziele im Oberland (z.B. Interlaken, Grindelwald, Adelboden usw.) und sogar der grösseren Stadt Bern, da der Städtetourismus in den letzten Jahren recht erfolgreich geworden ist.

Das Militär und die damit verbundenen Tätigkeiten, wie die Herstellung von Munition oder der Bau von militärischen Ausrüstungen, sprangen in die Bresche für die rückläufige Tourismusindustrie. Dies hat mit dem Entscheid zu tun, 1819 in Thun eine zentrale Militärschule einzurichten. Thun wurde schliesslich zum grössten Militärstandort der Schweiz und ist





**Abbildung 1** Fabrik der Schweizerischen Metallwerke Selve & Co, um 1920. Quelle: Stadtarchiv Thun. Urheber und Eigentümer unbekannt.

es bis heute geblieben. Immer wieder steigen Rekruten aus den Zügen und man trifft sie in der Stadt beim Feierabendbier. Mit dem Aufstieg als Militärstandort kam auch die Anziehungskraft einer Reihe von Industriebetrieben, die das Militär belieferten (Abb. 1). Dieser militärisch-industrielle Komplex führte jedoch nur eingeschränkt zur Entwicklung von innovativen oder unternehmerischen Unternehmungen wie neuen Startup-Firmen oder Spinoffs, da das Militär eher auf die Verbesserung von Prozessen als auf die Erfindung neuer Technologien oder Produkte ausgerichtet war (Lüthi, 2018).

Auch heute ist diese Geschichte spürbar. Das Industriequartier Selve (Abb. 2), welches in der Blütezeit des Militärs Standort einer Munitionsfabrik war, ist bis heute eher peripher und unbelebt. Zwar entstand in einer kreativen Phase in den 90er Jahren eine alternative Partyszene in der Selve, die weit über Thun bekannt war. Doch heute empfinde ich das Quartier als langweilig und steril. Es fehlen Nutzungen in den Erdgeschossen, die Kultur und Erlebnisse vermitteln würden.



Abbildung 2 Industriequartier Selve – Scheibenstrasse (2017). Fotografie: C. Helmle.

Die Militärpräsenz half Thun zwar, einige Wirtschaftskrisen und insbesondere den Rückgang des Tourismus abzufedern, führte aber nicht zu einer wirtschaftlichen Diversifizierung. Zudem war die Spezialisierung auf das Militär nicht ohne Höhen und Tiefen. So beschäftigte die Munitionsfabrik während des Zweiten Weltkriegs bis zu 2450 Personen. Diese Zahl wurde 1990 auf rund 1000 Beschäftigte reduziert, was den Beginn eines bedeutenden Wandels in der militärischen Beschäftigung markierte. Schliesslich verlor Thun in den 1990er Jahren rund 1800 Arbeitsplätze im Militär (Häberli und Zellweger, 2009). In der Folge mussten zahlreiche Zulieferbetriebe schliessen, ihren Standort verlagern (Firmen wie Selve, von Roll, etc.) oder wurden von anderen Firmen übernommen (Nobs, Studer). Zu dieser Zeit ging eine der großen lokalen Banken in Konkurs, was die lokale Krise noch verschärfte (Lüthi, 2018). Infolgedessen begann die Stadt, ihre Bemühungen um die wirtschaftliche Entwicklung zu verstärken. Den Verantwortlichen der Stadt gelang es, eine Zweigstelle der Eidgenössischen Forschungsanstalt (Empa) anzusiedeln, und heute ist Thun einer von drei Standorten dieses Forschungsinstituts. Thun begann auch,

mit den umliegenden Gemeinden in Fragen der wirtschaftlichen Entwicklung zusammenzuarbeiten und die Stadt ist aktiv in der Hauptstadtregion Schweiz, einem Verein, der sich für die Belange der Metropolitanregion rund um Bern einsetzt. Eine tiefgreifende Änderung der Wirtschaftsentwicklungsstrategien oder eine umfassende Neuausrichtung hat in Thun jedoch nicht stattgefunden. Weder Empa noch die verstärkte regionale Zusammenarbeit konnten verhindern, dass Thuns Wirtschaft eher weniger export- bzw. produktionsorientiert als andere vergleichbare Städte ist und sich mehr auf die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung spezialisiert.

Seit diesen tiefgreifenden strukturellen Veränderungen in der produktiven Wirtschaft hat sich Thun primär als Wohnstandort entwickelt. Es sind die residentiellen Ökonomien, also die Dienstleistungen rund ums Wohnen (vom Supermarkt, über den Coiffeur hin zu den Freizeitangeboten wie Fitnessstudios), die die städtische Entwicklung bestimmen. Das Konzept der residentiellen Ökonomien hat gemäss dem französischen Ökonom Laurent Davezies (Davezies, 2009) und den Schweizer Geografen Olivier Crevoisier und Alain Segessemann (Segessemann und Crevoisier, 2016), zwei Komponenten: Da ist zum einen das Einkommen der Pendler und Pendlerinnen oder auch der pensionierten Bewohner einer Stadt, welches unabhängig von deren Produktionskapazität, einen externen Ursprung hat (z.B. Arbeitgeber in Bern bzw. Pensionskasse ausserhalb von Thun). Zum anderen zählen die durch private und öffentliche Akteure angebotenen Dienstleistungen und Produkte rund ums Wohnen und Freizeit sowie Tourismus dazu.

Seit 2016 lässt sich die Thuner Stadtverwaltung von der Wohnstrategie 2030 leiten. Es wird davon ausgegangen, dass die Thuner Bevölkerung im Zeitraum von 2015 bis 2030 um 12 Prozent, also um rund 5200 Menschen wachsen wird. Die derzeit rund 43000 Einwohnerinnen und Einwohner werden sich auf knapp 50000 Menschen erhöhen. Für sie muss Wohnraum geschaffen werden. Areale wie die Freistatt, Hofmatte, Siegenthalergut, Bostudenzelg oder langfristig gesehen auch das nah am Bahnhof Thun gelegene Rosenau-Scherzligen Areal sollen zu gemischt genutzten lebendigen Quartieren entwickelt werden.

In einer Post-COVID-19 Welt heisst das, dass grössere Wohnungen nachgefragt werden und Arbeitnehmende an zwei bis drei Tagen im Homeoffice arbeiten werden. Gemäss einem Kurzbericht von EspaceSuisse (2021), dem Schweizer Raumplanungsverband, wird der persönliche Platzbedarf steigen. Ausserdem wird sich die Mobilität nicht nur räumlich (längere Distanzen zur Arbeit werden in Kauf genommen), sondern auch zeitlich verändern. In Städten wie Thun werden grüne Aussenräume immer wichtiger. Zudem werden die Menschen die Quartier- und Stadtzentren als Identifikations- und Treffpunkte mehr schätzen. Auch wird es wichtiger werden, dass in den Quartieren die Nahversorgung sowie die Freizeiteinrichtungen und Gastronomie lebendig sind, denn diese bieten als residentielle Ökonomie einen Mehrwert. Wenn die Menschen nicht mehr fünf Tage in der Woche pendeln, werden sie in diesen Quartieren und in den Stadtzentren mehr Zeit verbringen. Idealerweise werden die Treffpunkte dazu genutzt, sich mit Nachbarn und Nachbarinnen auszutauschen, Ideen zu entwickeln, an Initiativen mitzuarbeiten, etc. Die kurzen Wege sind für die Lebensqualität zentral.

## **Entwicklung einer lokalen Wirtschaft**

Auch mein Leben in Thun hat sich seit der COVID-19-Pandemie verändert. Ich arbeite einen Tag in der Woche zuhause, habe dadurch mehr Zeit für einen lokalen Einkauf. Entdecke neue innovative Angebote, die von jungen Unternehmerinnen und Unternehmern entwickelt wurden. So gibt es einen Unverpackt-Laden, der neben Lebensmitteln auch Mittagessen und demnächst auch einen Coworking Space, Workshops, etc. anbieten wird. Ein junges Paar, das im Umland einen Bauernhof führt, bot im letzten Sommer Gemüse an einem Abend in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs an. Sie führten einen Abendmarkt durch, bei dem in der Innenstadt landwirtschaftliche Produkte gekauft werden können.

Entwicklungen wie städtisches Wachstum bergen Chancen und Risiken. Ein Risiko für Thun ist die Gefahr, dass die hohe Abhängigkeit von Arbeitsplätzen ausserhalb der Stadt bestehen bleibt bzw. sich sogar verstärken wird, wenn nicht auch die

ökonomischen Möglichkeiten und Chancen für die Neuzuzügerinnen und Neuzuzüger in Betracht gezogen werden. Die Entwicklung von Wohnraum ist wichtig und gut. Doch es muss darauf geachtet werden, dass Arbeitsplätze vor Ort entstehen, damit lokal produziert und konsumiert wird.

Ich selbst vermisse kreative, neue Ideen in dieser kleinen Stadt Thun. Während in Bern mit neuen Formaten wie Pop-ups, Räumlichkeiten für Start-ups, etc. schon seit langem experimentiert wird, findet man diese Experimente nur vereinzelt in Thun. Auch haben es die Gründerinnen und Gründer bzw. die experimentierfreudigen Unternehmerinnen und Unternehmer oft schwer, gegen etablierte Formate anzukommen.

Neue Wohnformen, die nicht nur Wohnen, sondern auch Arbeit und Gemeinschaftsleben verbinden, sollten gefördert werden. Stadt-Land Beziehungen in der Form von solidarischer Landwirtschaft, Stadthofläden und Marktständen für Bauern und Bäuerinnen aus der Umgebung müssen nicht nur im Stadtzentrum, sondern auch in den Quartieren Platz haben. Coworking in den Quartieren fördert nicht nur den Austausch zwischen den Arbeitnehmenden, sondern hat das Potenzial, den steigenden persönlichen Platzbedarf einzuschränken. Thun könnte darüber hinaus an die lange Geschichte als Produktionsstandort anknüpfen und neuartige Formen der urbanen Produktion erlauben. Werkstätten bzw. Ateliers für die Herstellung von Prototypen, für Reparaturen aller Art und für Künstlerinnen und Künstler sowie Handwerkerinnen und Handwerker sind hier gefragt und könnten sich in die Quartiere ideal einfügen und sogar Lebendigkeit in die hauptsächlich militärisch genutzten Industriegebiete entlang der Bahnlinie Thun-Bern bringen. Schliesslich ist dieses Gebiet eines der grössten zusammenhängenden Industriequartiere der Schweiz.

Wie kann Thun seine lokale Wirtschaft nachhaltig fördern? Inzwischen gibt es innovative Ansätze der kommunalen Wirtschaftsförderung, die über die Ansiedlung von Unternehmen bzw. die Attraktivierung des Standorts mittels Steuererleichterungen hinausgehen. Vielversprechend sind Bottom-up-Initiativen, die lokale und regionale Wirtschaftskreisläufe stärken. Thun könnte

z.B. die konventionelle städtische Wirtschaftsförderung ergänzen, nämlich durch Ansätze, die das Gemeinwohl und die Lebensqualität vor Ort stärken. Regionale und lokale Wirtschaftskreisläufe könnten z.B. durch Regionalwährungen gefördert werden. Ziel dieser regionalen Währungen, die auch Regionalgeld oder Lokalwährung genannt werden, ist es, ein lokales Zahlungsmittel- bzw. Investitionsmittel zu schaffen, mit dem die regionale und lokale Wirtschaft gestärkt und stabilisiert wird. Da die Währung nur in einem begrenzten Gebiet gilt, bleibt die Kaufkraft vor Ort und fließt nicht ab (z.B. durch den Konsum der Wegpendler am Arbeitsort). Die damit verbundene Regionalität fördert die Vernetzung von Konsumenten und Produzenten. Ähnlich verhält es sich bei der solidarischen Landwirtschaft, bei der Konsumentinnen und Konsumenten sich über Abonnements verpflichten, einen Ernteanteil abzunehmen. Solche Initiativen fördern die Produktions- und Abnehmerbeziehungen zwischen Stadt und Umland und stärken die finanzielle Sicherheit der landwirtschaftlichen Betriebe. In Thun und Umgebung gibt es bereits etliche Betriebe, die dieses Konzept einsetzen (z.B. Solidarische Landwirtschaft im Erlengut in Steffisburg). Die solidarische Landwirtschaft könnte z.B. bei der zukünftigen Arealentwicklung von Quartieren wie der Freistatt, der Hofmatte, etc. mitgedacht werden, denn die Anwohnerinnen und Anwohner dieser Quartiere haben eine Kaufkraft, die den lokalen Produzenten des Umlands in Teilen zufließen kann und von der sie profitieren könnten. Die Konsumentinnen und Konsumenten profitieren im Gegenzug von frischen und wenn möglich biologisch angebauten Produkten. Weitere Möglichkeiten, die lokale Wirtschaft zu stärken und Produktion und Konsum enger zu verknüpfen, liegen in der urbanen Produktion. Neue Formen der urbanen Produktion können dazu beitragen, dass wir Ressourcen schonen, indem z.B. die Mobilität eingeschränkt wird, da mehr Arbeitsplätze im produktiven Sektor vor Ort entstehen. Die Kreislaufwirtschaft birgt Chancen für eine nachhaltige Entwicklung, denn sie setzt auf die Verwendung bestehender Materialien und die Verbindung von Stoffkreisläufen auf überbetrieblicher Ebene. Dadurch entstehen kleinräumige Wertschöpfungsketten, die einen niedrigeren Energie- und

Ressourcenverbrauch haben. Den genannten Initiativen ist gemeinsam, dass sie eine lokale und regionale Verankerung der wirtschaftlichen Aktivitäten auf der Angebots- und Nachfrageseite zum Ziel haben. Sie orientieren sich am Gemeinwohl, an der Lebensqualität und an der nachhaltigen Entwicklung und stellen somit eine Abkehr von der konventionellen Wirtschaftsförderung dar. Besonders kleine und mittelgrosse Städte wie Thun haben dank ihrer Übersichtlichkeit und ihrer Qualitäten die Chance, die Wirtschaft in diesem Sinne zu stärken.

Wenn ich also in den kommenden Jahren am Bahnhof Thun stehe, um nach Bern zu pendeln, dann würde ich gerne bahnhofsnah einkaufen gehen können. Idealerweise bei einem regionalen Bauernhof, der am Abend einen Stand betreibt. Ich möchte an den zwei bis drei Tagen, die ich im Homeoffice arbeite, andere Menschen treffen z.B. in einem Coworking-Raum. Vielleicht werde ich in Zukunft in einer Wohnbaugenossenschaft wohnen, in der es einen solchen Coworking-Raum geben wird. In diesem Treffpunkt werde ich mich im Rahmen eines Vereins, oder einer Non-Profit Initiative z.B. für die solidarische Landwirtschaft oder ähnliches engagieren. Ich werde kaputte Dinge im Repair Café im Quartiertreff reparieren können und bei der lokalen Handwerkerin Möbel kaufen. Der Bezug zu Bern, meinem Arbeitsort, ist gegeben, denn ich werde immer noch pendeln. Doch ein Teil meiner Kaufkraft wird dank eines vielfältig vor Ort produzierten Angebots in Thun etwas bewirken und dafür sorgen, dass Arbeitsplätze vor Ort bestehen bleiben.

## Referenzen

- Davezies, L. (2009). *L'économie locale „résidentielle“*, *Geographie Economie Societe*, 11 (1), S. 47-53. <https://doi.org/10.3166/GES.11.47-53> (abgerufen am 04.09.2024).
- EspaceSuisse (2021). *„Post Corona“ Ein Kurzbericht zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Siedlungsentwicklung in der Schweiz*. Bern. Retrieved from <https://www.espacesuisse.ch/de/document/kurzbericht-post-corona-o> (abgerufen am 04.09.2023).
- Gerber-Visser, G. (2018). Bernische Landschaft oder Kantonshauptort? In A. Bähler, A. Egli, und C. Lüthi (Hsrg.), *Thuner Stadtgeschichte 1798-20182* (S. 13-35). Thun: Weber Verlag.

- Häberli, P. und Zellweger, L. (2009). *Wirtschaft der Region Thun: Ausgangslage und Entwicklungsmöglichkeiten*. Thun: Stadt Thun.
- Lüthi, C. (2018). Regionalzentrum mit Rüstungsindustrie, in : A. Bähler, A. Egli und C. Lüthi (Hsrg.), *Thuner Stadtgeschichte 1798-2018*. Thun: Weber Verlag, S. 73-109.
- Meili, R. und Mayer, H. (2017). Small and medium-sized towns in Switzerland: Economic heterogeneity, socioeconomic performance and linkages, *Erdkunde*, 71 (4), S. 313-332. <https://doi.org/10.3112/erdkunde> (abgerufen am 25.08.2023).
- Raaflaub, C. (2018). *Gurnigelbad – Die Stadt im Walde*. Thun: Weber Verlag.
- Segessemann, A. und Crevoisier, O. (2016). Beyond economic base theory: The role of the residential economy in attracting income to Swiss regions, *Regional Studies*, 50 (8), S. 1388-1403. <https://doi.org/10.1080/00343404.2015.1018882> (abgerufen am 04.09.2023).



# Stadtlandschaft Zug

Philippe Koch



## Einstieg

Es gibt wohl kaum eine Kleinstadt in der Schweiz (und Europa), die so bekannt ist, wie Zug. Vor etwa zehn Jahren wurde mir dies einmal mehr bewusst, als an einer internationalen Konferenz hitzig über die Rolle Zugs im globalen Finanz- und Ressourcenmarkt debattiert wurde. Aber auch wenn ich im engeren Bekanntenkreis erwähne, dass ich in Zug aufgewachsen sei, ist die Reaktion selten neutral. Oft wird die Nase gerümpft, ein Spruch über Steuersätze gemacht und Vermutungen angestellt, wie viele Firmennamen wohl unseren Briefkasten verziert hätten. Zug lässt nicht kalt und ist ein Ort, der immer über sich hinausweist und mehr als andere Orte von aussen geformt wurde und wird.

Wir sind gewohnt, Räume und Orte entlang ihrer politischen Grenzen zu behandeln. Entweder beschreiben wir Gemeinden, Kantone oder Staaten. Im Fall von Städten wird meist die Einheit „Gemeinde“ gewählt. Dies widerspricht einerseits der räumlichen Entwicklung der letzten rund hundert Jahren. Andererseits jedoch werden die relevanten Daten immer noch entlang politischer Grenzen ausgewiesen. Jede Gemeinde, jeder Kanton hat eine politische

Behörde, ein Parlament, eine Verwaltung. Funktionale Räume, wie zum Beispiel Agglomerationen, hingegen nicht. Die Stadtlandschaft „Zug“, mit der ich mich befassen will, geht nicht in der politischen Gemeinde „Zug“ auf. Sie ist aber auch nicht deckungsgleich mit dem Kanton Zug. Gleichwohl werde ich mich für statistische Angaben – wenn nicht anders erwähnt – auf Daten der kantonalen Fachstelle für Statistik stützen<sup>76</sup>. Aber Zug ist neben der schönen Landschaft, dem See und der romantischen Altstadt auch ein wichtiger Knotenpunkt globaler Handelsbeziehungen, eingegliedert in materielle und immaterielle Prozesse der Rohstoffgewinnung, der Finanzierungsmechanismen, der Kämpfe um Boden und Selbstbestimmung. Die saturierte Ruhe und Übersichtlichkeit am Zugersee sollte nicht über den Lärm, die Erschütterungen und die massiven erdverändernden Tätigkeiten hinwegtäuschen, die in Zuger *headquarters* angeordnet und anschliessend irgendwo auf der Welt ausgeführt werden.

Das Kapitel ist entlang einiger besonders aufschlussreicher Episoden strukturiert. Zuerst folgt als Überblick ein Kurzportrait von Zug. Danach beschreibe ich drei wesentliche Entwicklungen, die Zug zu dem gemacht haben, was es heute ist. Jede Entwicklung wird mit einer Episode eingeleitet. Im Anschluss versuche ich das Beschriebene mit Rückgriff auf die Los Angeles School of Urbanism zu interpretieren (Dear, 2002). Das Kapitel wird mit einem Ausblick abgeschlossen.

Vorneweg noch dies: Ich bin bei der Beschreibung und Analyse von Zug mehrfach befangen. Dies mag auch meinen Blick, den ich in diesem Kapitel einnehme, erklären. Ich kam von aussen nach Zug. Mit knapp 6 Jahren haben wir uns in der Gemeinde Baar gleich neben meinen Grosseltern – Obstbauern – niedergelassen. Zuvor haben wir in Algerien, Genf und den USA gelebt. Meine prägende Erinnerung an die erste Zeit in Zug sind der dauerhafte Nebel – der Monat Mai 1983, dem Zeitpunkt unserer Anreise, verzeichnete 15 Nebeltage. Das Bild, das sich bei mir von Zug gespeichert

<sup>76</sup> Siehe: <https://www.zg.ch/behoerden/gesundheitsdirektion/statistikfachstelle> (abgerufen am 25.08.2023).

hat, ist von Brüchen und Sprüngen und nicht von Kontinuitäten geprägt. Ich war lange Zeit (2006-2013) bei der politischen Partei Alternative – die Grünen Zug (ALG) aktiv, zuerst als Parteisekretär, dann als Vorstandsmitglied, Wahlkampfleiter und Redaktor des Parteimagazins „Bulletin“. Aber ich habe nach dem Gymnasium auch für eine russische Rohstoffhandelsfirma als Hilfsbuchhalter gearbeitet. Diese Anstellung hat mir nicht nur einen kurzen Einblick in die Welt des Rohstoffhandels gegeben, sondern auch die finanzielle Grundlage geschaffen, um das Elternhaus zu verlassen und mit einem (dünnen) finanziellen Polster das Studium zu beginnen. Aber dieses Jahr ermöglichte mir auch Zugang zur Welt der Expats, die aus Südafrika, Russland, England, Australien nach Zug kommen und versuchen, sich in der beschaulichen und engen Kleinstadt niederzulassen. In der Gemeinschaft der Expats spielen lokale Netzwerke (wie z.B. familiäre Einbettungen, Korporationsmitgliedschaften, Zünfte etc.) eine geringere Rolle als in den hiesigen Anwaltskanzleien, Architekturbüros und Finanzinstituten. Während also der Rohstoffhandel auf Strukturen langjähriger globaler Ungleichheit aufbaut, können sie lokal scheinbar starre Hierarchien auflockern und Aufsteigergeschichten ermöglichen.

## **Zug auf einen Blick**

Der Kanton Zug ist in elf Gemeinden gegliedert: die sogenannten Berggemeinden Menzingen, Ober- und Unterägeri und Neuheim sowie die sieben Talgemeinden Walchwil, Zug, Baar, Steinhausen, Cham, Risch und Hünenberg, die um den Zugersee und in die Lorzenebene ausgreifend angeordnet sind. Gesamthaft leben rund 130 000 Personen im Kanton Zug, wobei mehr als 80 Prozent in den sieben Talgemeinden wohnen. Das Siedlungsgebiet im Tal ist in weiten Teilen zusammengewachsen und über Verkehrsinfrastrukturen eng verknüpft.

Zug ist besonders bekannt für sein wirtschaftsfreundliches Steuerklima. Seit Jahren rangiert Zug in den einschlägigen Tabellen zur Standortqualität auf den vordersten Plätzen. Ausschlaggebend dafür ist primär die tiefe Steuerbelastung für juristische und

natürliche Personen. Gemäss aktueller Credit Suisse Publikation „Standortqualität 2021“ hat Zug seine Spitzenposition weiter gefestigt und bleibt der mit Abstand leistungs- und finanzstärkste Kanton der Schweiz (Credit Suisse AG, 2021a). Dies zeigt sich etwa beim aktuellen nationalen Finanzausgleich: Pro Einwohner bezahlt der Kanton Zug rund 2600 Franken ein; an zweiter Stelle folgt der Kanton Schwyz mit rund 1300 Franken (Bundesrats, 2021). Die Ausgleichszahlung, die Zug zu leisten hat, ist deshalb so hoch, weil die Finanzkraft der Unternehmen und Privathaushalte im Kanton sehr hoch ist, diese aber weniger als in anderen Kantonen steuerlich abgeschöpft wird.

Im Kanton Zug sind 116000 Beschäftigte (2018) in rund 18200 Betrieben tätig. Die Wirtschaft Zugs wird vom Gross- und Rohstoffhandel (total 14000 Beschäftigte) dominiert, der mit Glencore, dem umsatzstärkste Unternehmen der Schweiz, ein umstrittenes Aushängeschild hat, doch dazu später mehr. Neben dem Handel spielen Industriebetriebe – wie Siemens, Roche, Metall Zug Gruppe (mit V-Zug) (gesamthaft 6500 Beschäftigte) – weiterhin eine bedeutende Rolle. Total wird in Zug pro Einwohner ein BIP von 160000 Franken erwirtschaftet.

Vom wirtschaftlichen Erfolg profitieren nicht alle gleichermaßen. Einerseits gibt es überdurchschnittlich viele Gutverdienende. Der Anteil jener, die mehr als 12000 Franken pro Monat verdienen, ist im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt etwa doppelt so hoch. Für Normalverdienende andererseits wird der monetäre Vorteil der tiefen Steuern durch die Wohnkosten mehr als zunichte gemacht (Credit Suisse AG, 2021b). Der Quadratmetermietpreis ist nur in Genf höher und die Leerwohnungsziffer nirgends tiefer. Über Wohneigentum – Stockwerkeigentum oder Einfamilienhäuser – verfügen nur eine Minderheit der Zugerinnen und Zuger. Sprich, das frei verfügbare Einkommen ist im Kanton Zug deutlich tiefer, als in anliegenden Gemeinden des Kantons Aargau oder Luzern. Ein Effekt davon ist, dass der interkantonale Migrationsaldo zwischen 2000 und 2020 negativ ausfiel. Während zwischen 1980 und 2000 7000 Personen mehr aus anderen Kantonen zugezogen sind, sind seither per Saldo 1600 Personen in andere Kantone weggezogen.

Dies steht in deutlichem Kontrast zur internationalen Migration. Zwischen 2000 und 2020 sind knapp 21 000 Personen mehr aus dem Ausland nach Zug zu- als weggezogen. Zug wurde internationaler (oder präziser: angelsächsischer). Mehr als ein Drittel aller Beschäftigten spricht am Arbeitsplatz Englisch (Schweiz: 20 Prozent) und der Ausländeranteil hat sich in den letzten dreissig Jahren knapp verdoppelt.

Kurz: Zug ist ein wohlhabender, internationaler, städtischer Raum mit guten Verkehrsverbindungen, Anschluss an den Flughafen Zürich und eingebunden in die Metropolitanregion Zürich mit ihren Hochschulen und dem Finanzplatz. Doch Zug war nicht immer so wohlhabend. Um nachvollziehen zu können, wie aus einem armen ländlich geprägten Kanton im Verlauf des 20. Jahrhunderts ein wirtschaftlich so potenter städtischer Raum wurde, lohnt es sich fünfzig Jahre zurückzugehen. In dieser Zeit traten Veränderungen in Erscheinung, die bereits länger schwelten aber davor noch kaum sichtbar wurden.

Nach 1960 wandelte sich Zug von einem industriell dominierten zu einem Dienstleistungskanton<sup>77</sup>. 1965 arbeitete eine deutliche Mehrheit der Beschäftigten (57 Prozent) im 2. Sektor; 1985 waren es noch 38 Prozent. Gleichzeitig wuchs der Anteil der Beschäftigten im Dienstleistungssektor von rund einem Drittel auf 56 Prozent. Diese Bedeutungsverschiebung ging aber nicht primär auf einen Beschäftigungsverlust in der Industrie zurück, wie etwa im Kanton Glarus, wo im selben Zeitraum mehr als 20 Prozent der Industriebeschäftigten verloren gingen. Im Gegenteil: die Beschäftigten im Industriesektor nahmen in Zug zwischen 1960 und 1980 um 15 Prozent – von 13 600 auf 15 600 – zu. Doch noch stärker war das Wachstum im Dienstleistungssektor von rund 8 000 (1960) auf knapp 20 000 (1980). Das Wachstum fand primär im Bereich Handel, Banken/Kreditvermittlung, sowie Treuhand, Revision und Buchhaltung statt. In dieser Zeit mauserte sich Zug zu „einem nicht mehr allzu heimlichen Imperium“ (Rentsch, 1985). Rund 7 Prozent

<sup>77</sup> Die folgenden Daten stammen aus dem Eintrag zum Kanton Zug im Historischen Lexikon der Schweiz: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007373/2019-04-24/> (abgerufen am 25.08.2023).

des addierten Kapitals aus Aktiengesellschaften in der Schweiz lagen 1985 in Zug. Hinter Zürich und Genf war Zug damit der wichtigste Standort für AGs. Das Kapital konzentrierte sich in Zug allerdings auf wenige grosse Unternehmen im internationalen (Rohwaren-) Grosshandel und barg damit nicht nur ökonomische, sondern auch politische Risiken.

## Vom Katholizismus zum Kapitalismus

Das zahlenmässige Verhältnis zwischen in Zug tätigen Nonnen und Anwälten ist irgendwann in den 1960er Jahren gekippt: Die Präsenz von Nonnen nahm ab, während Anwälte immer zahlreicher wurden (GGZ, 2019). Dieses statistische Artefakt kann durchaus als Indiz einer viel grundsätzlicheren Umwälzung verstanden werden, die auch im sprunghaften Anstieg der Zustimmung für das Frauenstimmrecht zum Ausdruck gekommen ist: 1959 lehnten mehr als 75 Prozent der Stimmenden in Zug das Frauenstimmrecht ab. Zwölf Jahre später legten rund 60 Prozent ein Ja zum Stimmrecht für die Frauen in die Urne. Der gesellschaftliche und politische Umbruch in der Zeit zwischen 1955 und 1975 war – nicht nur in Zug – grundlegend. In Zug äusserte er sich unter anderem darin, dass Religion in Gesellschaft und Politik in den Hintergrund trat. Was hingegen in den Vordergrund rückte, war die Rolle des Standorts Zug im globalen Kapitalismus – und damit die Bedeutung der Anwälte.

Thomas Hürlimann, Schriftsteller und Sohn des letzten Zuger Bundesrats Hans Hürlimann, hat 1997 ebenfalls auf diesen Wandel mit einer kleinen, aber vielsagenden Episode hingewiesen (Hürlimann, 1997). Ende der 1950er Jahre wurde in Oberwil, einem Dorf südlich der Stadt Zug, die neue Kirche eingeweiht. Die Architektur, von Hanns A. Brütsch entworfen, brach mit den bis dahin in der Region traditionell gebauten Langhauskirchen. Brütsch schuf einen zentralisierenden Raum, ein „Zelt Gottes“ wie es Brütsch nannte, in dem sich die Gemeinde um den Altar unmittelbar begegnen und zur Feier versammeln konnte (Horat, 2021, S. 31). Die Kirche erregte international Aufmerksamkeit und wurde

von der Bevölkerung positiv aufgenommen. Turbulent wurde es jedoch als der Künstler Ferdinand Gehr die Wandbilder malen sollte. Die Fresken erzeugten Aufruhr in Zug. Gehrs Engel wurden nicht als solche erkannt, sondern als „Spiegeleier“ bezeichnet. Die aufgebrachte Kirchgemeinde reichte eine Motion ein, die Malerei zu stoppen. Gehr durfte zwar seine Bilder fertigstellen, nur um sie dann hinter einem schweren Vorhang zu verstecken. Die Kunst blieb bis 1966 bedeckt.

Während sich Zugs Establishment dafür einsetzte, Kunst hinter Vorhängen zu verbannen, schickte sich eine zunehmend aufmüppige Jugend an, die globalen Verstrickungen des Handelsplatzes Zug zu enthüllen (Van Orsouw, 1995, S. 151). Es wurden Maturaarbeiten über Domizilgesellschaften geschrieben. Und in den frühen 1970er Jahren führte die Arbeitsgruppe Dritte Welt Hungerstreiks in reformierten Kirchgemeindehäusern durch. Was später als die Neue Linke bezeichnet werden sollte, entstand in der Auseinandersetzung mit den globalen Folgen und Verstrickungen des hiesigen Rohstoffhandelsplatzes, die im Unterschied zu Gehrs Fresken im Zuger Politdiskurs nicht als anstössig empfunden wurden. So richtete sich die politische Strategie der Neuen Linken immer auch gegen die Verschwiegenheit und die Kumpanei zwischen politischer und wirtschaftlicher Elite.

Der Vorwurf kam nicht von ungefähr. Der bereits erwähnte Hans Hürlimann sass im Verwaltungsrat der Philipp Brothers AG, von der noch die Rede sein wird. Der Zuger Staatsanwalt Dr. Rudolf Mosimann schrieb 1974 im Zuger Neujahrsblatt nicht nur einen Artikel über die Organisation der zugerischen Strafrechtspflege, sondern wurde im gleichen Jahr Verwaltungsrat der eben gegründeten Handelsunternehmung Marc Rich & Co. AG. Als Marc Rich schliesslich 1983 von den USA angeklagt wurde, trat Dr. Rudolf Mosimann zurück – als Staatsanwalt wohlgemerkt, nicht als Verwaltungsrat. Ebenfalls in den 1970er Jahren sass Regierungsrat Hans Straub, zuständig für die kantonalen Steuer- und Finanzgeschäfte in 82 Verwaltungsräten und führte seine Anwaltskanzlei im Regierungsgebäude. Für ihn gab es keine Interessenskollisionen: „Das Regierungsratsamt war eine Nebenbeschäftigung.“ Und

sein damaliger Direktionssekretär: „Alles war damals eins: Staat und Privatwirtschaft.“ (Van Orsouw, 1995, S. 150.) Vor diesem Hintergrund lancierte die Revolutionär Marxistische Liga, die Partei der Neuen Linken in Zug, die Volksinitiative „Gegen den politischen Einfluss von Verwaltungsräten“, die mit 38 Prozent Ja-Stimmenanteil abgelehnt wurde. Die institutionelle Entwirrung zwischen Konzern- und Behördeninteressen gelang erst mit der Einführung des Hauptamts 1991 und schliesslich des Vollamts für den Regierungsrat 2009 (Schläppi, 2020).

### **Von Philipp Brothers zu Glencore**

Die Verschränkung von Privatwirtschaft und Staatstätigkeit hatte ihren Ursprung einerseits im tief verankerten Milizprinzip. Andererseits stieg aber auch die Nachfrage nach solchen Diensten. Zwar führte Zug bereits 1921 das Privileg für Statusgesellschaften (Domizil- und Holdinggesellschaften und später dann Gemischte Gesellschaften) in die Steuergesetzgebung ein. Diese Firmen ohne oder mit nur geringfügiger Geschäftstätigkeit in der Schweiz wurden von der kantonalen Gewinnsteuer befreit und bezahlten lediglich pauschale Abgaben auf ihr Kapital. Richtig Wirkung entfachte die Steuerpolitik jedoch erst in den 1950er Jahren.

Wobei eine erste Einschränkung hier gemacht werden muss: Inwiefern führte Zug das Privileg ein oder wurde es nicht viel eher von aussen Zug aufgedrängt? Wie Michael van Orsouw in seiner bahnbrechenden Arbeit aufgezeigt hat, ging die Einführung und Weiterentwicklung des Zuger Steuerprivilegs zu grossen Teilen von Zürich aus (Van Orsouw. 1995). Hier gilt es einen Anwalt besonders hervorzuheben: Eugen Keller-Huguenin. Er machte kein Geheimnis daraus, warum er sich für die Steuergesetzgebung Zugs interessiert zeigte: „Dass die Gesetzgebung des sozial entzweiten Kantons Zürich dieser Situation [der Privilegierung von Domizilgesellschaften] Rechnung trage, erscheint ausgeschlossen. [...] Was aber in Zürich untunlich oder unwahrscheinlich ist, sollte meines Erachtens dem beweglicheren, von obligatorischen Referenden befreite Gesetzgebungsgang des Kantons Zug möglich



sein.” (Ebd., S. 56) In Zug sollte also möglich gemacht werden, was in Zürich politisch nicht umsetzbar schien. Um dies zu erreichen, versprach Keller-Huguenin höchstpersönlich eine Reihe bedeutender Unternehmungen nach Zug zu locken. Aber er war sich auch nicht zu schade, mit dem Abzug seiner Unternehmungen zu drohen, sollte das Steuergesetz nicht seinen Interessen entsprechen. Keller-Huguenins Motivation war durchaus von Eigennutz getrieben. Seit 1910 verwaltete er die niederländische Gesellschaft ‘Cultuur Mij Indragiri’, die grossmehrheitlich im Besitz von Schweizer Aktionären lag und vom späteren Generalstabschef der Armee Theophil Sprecher von Bernegg präsiert wurde. Die Gesellschaft betrieb Plantagen auf verschiedenen Kontinenten und konnte von der steuerlichen Bevorteilung von Domizilgesellschaften stark profitieren (Zangger, 2011).

Wie gesagt: Wirkung zeitigte das Privileg für Statusgesellschaften erst ab den 1950 Jahren (Van Orsouw, 1995, S. 106ff). Wann und wieso der Effekt genau einsetzte, ist nicht klar. Richtig Fahrt nahm der Handelsplatz aber sicher 1957/8 mit dem Zuzug der Philipp Brothers AG, dem damals grössten Handelsunternehmen der Welt, auf. Im Fahrwasser der späteren Phibro folgten weitere globale Unternehmen wie: Porsche System Engineering, Varian International, Metro AG, Johnson & Johnson etc. Fast prägender als die nachziehenden Unternehmen für Zug war die Tatsache, dass ein gewisser Marc Rich 1954 bei Philipp Brother zu arbeiten begann und 1974 nach einem Streit über die Höhe des Bonus das Handelshaus verliess und in Zug ein eigenes Handelsunternehmen gründete. Warum wählte er Zug? Zug bot für Rich drei wesentliche Vorteile: Die Neutralität der Schweiz bot dem Händler Schutz in Zeiten des Kalten Kriegs; die Nähe zu Zürich sicherte den unkomplizierten Zugang zu komplexen und verschwiegenen Finanzdienstleistungen. Und schliesslich die tiefen Steuern. In den 1970er Jahren lag der Gewinnsteuersatz in den USA bei rund 50 Prozent; in Zug gesamthaft bei rund 10 Prozent. Das einzig negative an Zug war gemäss Rich: „the fog”. Die aggressive und skrupellose Vorgehensweise Richs im internationalen Handel machte ihn nicht nur berüchtigt, sondern lenkte die Aufmerksamkeit der internationalen Presse immer wieder

nach Zug. Als Marc Rich schliesslich zu Beginn der 2000er Jahre das Unternehmen den Managern verkaufte, wurde es umbenannt in Glencore. Seit der Fusion mit Xstrata 2013 ist Glencore nicht nur die grösste im Rohstoffhandel tätige Unternehmensgruppe der Welt, sondern wird auch immer wieder mit umstrittenen, teilweise kriminellen Geschäftspraktiken in Verbindung gebracht.

Der wirtschaftliche Wandel zeigte sich nicht nur im Zuzug globaler Handelshäuser und Unternehmen, sondern auch in der Umstrukturierung der hiesigen Industrie. Zu nennen ist die Fusion 1974 der Verzinkerei Zug (V-Zug) mit der Metallfabrik Zug zum Unternehmen Metall Zug. Zwar blieb das Unternehmen weiterhin in der Industrie tätig. Doch das Industrieunternehmen wandelte sich über die Jahre zu einer Immobilienentwicklerin. Aus der ehemaligen Metallwarenfabrik gegenüber des Bahnhofs wurde Ende der 1980er Jahre das in der damals üblichen postmodernen Formsprache gestaltete Einkaufszentrum, Büro- und Wohngebäude Metalli. Der Immobilienbereich wurde aus dem Unternehmen gelöst und firmiert selbstständig unter Zug Estates Holding. Auch auf dem Areal der V-Zug zeichnen sich grosse Veränderungen ab. Ein Tech Cluster soll entstehen, in dem nicht nur produziert und gearbeitet, sondern in Zukunft auch gewohnt werden kann. Ganz ähnlich lässt sich die Entwicklung der ehemaligen Papierfabrik Cham beschreiben. Die Produktion wurde in den letzten Jahren ausgelagert und/oder verkauft. Die Immobilienbestände werden in Cham nun von der Cham Group entwickelt und in Wert gesetzt.

Die ökonomischen Brüche und Transformationen blieben nicht unsichtbar, speziell im Gebiet zwischen Zug und Baar. Entlang der fast schnurgeraden Strasse vom Kolinplatz, dem Zentrum der Zuger Altstadt bis zum Bahnhof Baar, kam es ab den 1960er Jahren zu grossen baulichen Veränderungen. Der Anfang markiert der Neubau der Zuger Kantonalbank durch die lokalen Architekturgrössen Leo Hafner und Alfons Wiederkehr 1958. Am Postplatz Zug gelegen, markierte der moderne Bau den neuen Charakter Zugs. In der Folge wurde das Gebiet zum Bahnhof hin fast komplett erneuert. Fast noch einschneidender jedoch war die Entwicklung entlang der Baarerstrasse bzw. ab der Gemeindegrenze entlang der

Zugerstrasse. Neue Wohn- und Geschäftshäuser wurden entlang der Strasse von Zug nach Baar erstellt, einem Gebiet, das bis dahin von Industrie und den dazugehörenden Arbeiterhäusern geprägt war. Es entstand ein teilweise skurriles Patchwork aus Fragmenten, die an Dallas erinnern, aber auch an beschauliche Industriestädte oder helvetische Dorfidylle.

### **Von der Stadt und den Dörfern zu einer Stadtlandschaft**

An dieser Grenze zwischen den beiden grössten Gemeinden Zugs – zwischen Zug und Baar – spielt die nächste Episode (Koch, 2011, S. 218ff). Ende 1969 reiste eine Delegation des Bundesgerichts nach Zug, um sich die räumlichen Verhältnisse vor Ort anzuschauen. Was war der Hintergrund? Die PTT, damals zuständig für die Subventionierung vom Überlandbusbetrieb, verweigerte den Zugerland Verkehrsbetrieben (ZVB) die Unterstützung der Verbindungen zwischen Zug, Baar, Cham und Steinhausen. Die PTT stützte ihre Entscheidung auf die Agglomerationsdefinition des Eidgenössischen Statistischen Amtes, das die genannten Gemeinden alle zur Agglomeration Zug zählte. Der Verkehr, so die PTT, galt dementsprechend als Ortsverkehr und nicht mehr als Überlandverkehr und war damit nicht mehr subventionsberechtigt. Die ZVB fochten den Entscheid an. Die Bundesrichter mussten also entscheiden. Während sie die Verbindungen Zug-Cham und Zug-Steinhausen eindeutig als Überlandstrecke einstufte, kamen sie bei der Verbindung Zug-Baar zu einem anderen Schluss: „Wie der Augenschein gezeigt hat, hängen die Siedlungen auf dem Gebiete der Gemeinden Zug und Baar entlang der, die beiden Orte verbindenden Hauptstrasse, auf der die Autobusse der ZVB verkehren, eng zusammen. [...] der Übergang zwischen den Orten Zug und Baar [ist] fliessend; der Ortsunkundige würde ohne Hinweis nicht bemerken, wo die Grenze liegt“ (Zitiert in: Koch, 2011, S. 219). Was die Bundesrichter hier an der Grenze zwischen Zug und Baar feststellten, war keine Überraschung aber doch ein Bruch im Zuger Selbstverständnis. Noch bis weit ins 20. Jahrhundert setzte sich Zug aus einer Stadt – der Stadt Zug – und den zehn



**Abbildung 1** Zug 1960. ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Fotografie: Swissair Photo AG/LBS\_P1-601521/CC BY-SA 4.0.

Gemeinden zusammen, deren Autonomie und Eigenständigkeit nicht angezweifelt wurde. In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts begann diese Gewissheit zu bröckeln. Die dichte Verkehrserschliessung zuerst vor allem mit dem Auto und später mit der Stadtbahn, verwandelte die ehemaligen Dörfer der Lorzenebene – Zug, Baar, Steinhausen, Hünenberg, Cham und Risch – in einen zusammenhängenden durchgrünten Stadtkörper. Die Gemeindeautonomie wird zwar immer noch grossgeschrieben und wenn immer möglich zelebriert. Doch im gelebten Alltag spielen die Gemeindegrenzen kaum eine Rolle mehr. Im aktuellen Richtplan wird Zug denn auch in vier komplementäre Raumtypen (Stadtlandschaft, Zwischenlandschaft, Kulturlandschaft und Naturlandschaft) unterteilt, die gemeinsam ein urbanes Gefüge ergeben (Abb. 1 und 2).



**Abbildung 2** Zug, 1991. ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/Stiftung Luftbild Schweiz. Fotografie: Swissair Photo AG/LBS\_R1-911368/CC BY-SA 4.0.

## Was wir von Los Angeles für Zug lernen können

Die Episoden, die ich hier präsentiert habe, vermitteln natürlich nur ein unvollständiges Bild der Geschichte und Gegenwart der Stadtlandschaft Zug. Sie sind jedoch aussagekräftig und helfen uns vielleicht auch, darüber nachzudenken, was wir mit Stadt meinen und wie wir Stadtentwicklung verstehen. Auch in diesem Buch wird aus nachvollziehbaren Gründen jeder Stadt ein Kapitel gewidmet und damit eine Struktur gewählt, die die einzelnen Städte in den Fokus rückt und implizit diesen Städten eine Eigenständigkeit unterstellt, die vielleicht gar nicht so ausgeprägt ist. Zumindest für Zug lässt sich diese These aufstellen. Oder anders gefragt: Wie autonom war Zug eigentlich in ihrer Entwicklung? Der Politikwissenschaftler

Paul E. Peterson hat 1981 in *City Limits* argumentiert (Peterson, 1981), dass Städte in ihrer politischen Handlungsfähigkeit eingeschränkt seien, da sie immer in Konkurrenz zu anderen Städten stünden. Dies führe dazu, dass Wachstumspolitik im Unterschied zur Umverteilungspolitik eine Mehrheit fände. Das Argument klingt mit Blick auf Zug äusserst überzeugend. Eine Schwachstelle hat es aber: Es geht nämlich davon aus, dass Städte eine einheitliche und autonome Handlungsebene darstellen. Was aber, wenn Städte genauso von aussen, wie von innen geformt werden? Ist nicht Zug das beste Beispiel dafür, dass eine Stadt primär von aussen stehenden Kräften als pragmatische oder opportunistische Ergänzung zu anderen Städten geformt wird?

Wird in der Schweiz von einer Stadt gesprochen – vor allem im Fall von Kleinstädten – schweift der Blick meist auf die mittelalterliche Altstadt, das historische Zentrum und die Monumente regionaler Bedeutung. Der Name der Stadt ist mit dem Bild der Altstadt verknüpft. Was implizit mitgegeben wird, ist die Vorstellung, dass die Stadt ein Zentrum hat und Entwicklung von diesem ausgeht. Jede Stadt verfügt gewissermassen über einen inneren Kern, der identitätsstiftend wirkt. Doch wie müssen wir Stadt und Stadtentwicklung verstehen, wenn wir nicht von einem starken Kern ausgehen?

Diese Frage wurde unter anderem von der Los Angeles School of Urbanism in den 1980er Jahre in Auseinandersetzung mit der damals dominanten Chicago School of Urbanism aufgeworfen (Dear, 2002). Forschende, die sich der Los Angeles School zugehörig fühlten, fragten, wie Stadt zu verstehen sei, wenn kein Zentrum oder mehrere sich verschiebende Zentren die Entwicklung prägten. Was passiert, wenn es kein Zentrum mehr gibt, das das wirtschaftliche und politische Leben prägt, sondern Entwicklungen nicht nur, aber auch von aussen angetrieben werden und Kräfte diese Entwicklung anstossen, die sich im städtischen Raum nicht zu erkennen geben? Damit wurde ein neues Stadtverständnis artikuliert. Die Stadt war nicht mehr eine grosse Zwiebel mit Schichten und einem Zentrum, das das Ganze zusammenhält. Sondern Stadt wurde als Flickenteppich ohne Anfang und Ende verstanden, mit

sich abwechselnden Formen, Farben und Lücken, die keiner offensichtlichen Logik folgen. Aus Sicht der Los Angeles School ist eine Stadt nicht einfach gegeben, weil sie einen Namen oder eine politische Körperschaft hat. Die Stadt ist flüchtig und umstritten. Die städtische Gesellschaft, Wirtschaft und Politik ist fragmentiert, heterogen und nicht zwingend räumlich verklammert. Entwicklung findet nicht zwingend von innen nach aussen statt, sondern oftmals umgekehrt.

## Ausblick

Anhand von verschiedenen Episoden habe ich versucht, Zug und dessen Entwicklung nachzuzeichnen. Die Episoden sollen verdeutlichen – ganz im Sinne der Los Angeles School – dass Stadtentwicklung nicht von einem Zentrum linear ausgeht. Vielmehr spielen Dynamiken von aussen eine genauso wichtige Rolle. Zudem sind Lücken – seien es physisch-bauliche, aber auch regulatorische und organisatorische – entscheidend, um Entwicklungspfade verstehen zu können. Nicht nur das, was bereits da ist, formt mit, sondern auch das, was (noch) nicht da ist. Doch die Lücken, das Abwesende muss meist von aussen erkannt und genutzt werden. Damit wird deutlich, dass Städte wie Zug auf unterschiedliche Weise mit anderen Orten, Prozessen und Netzwerken verknüpft sind. Zug von einem vermuteten Zentrum aus zu beschreiben, so meine These, führt zu wenig aufschlussreichen Einsichten. Um zu verstehen, welche Kräfte gestaltgebend für den urbanen Raum Zug waren und sind, ist es vielmehr zielführend, den Blick nach aussen zu wenden und nachzuzeichnen, wie dieses Aussen das Innen formt und dialektisch auf das Aussen zurückwirkt.

In welche Richtung bewegt sich Zug heute? Die Zukunft liegt paradoxerweise in der Haltung zur Geschichte. Die Geschichte des Kantons Zug wurde bislang noch nicht umfassend aufgearbeitet. Dies soll nicht voreilig zum Schluss verleiten, Zug interessiere sich nicht für seine Geschichte. Doch die letzte Revision des Denkmalschutzgesetzes deutete daraufhin, dass zumindest die unmittelbare Geschichte nicht unbedingt von Interesse ist oder

geschützt werden sollte. Im November 2019 nahmen die Stimmenden die Revision mit der üblichen – bürgerlichen – Zweidrittelmehrheit an. Was hielt die Revision fest? Zentral waren zwei Anpassungen: Einerseits sollten Gebäude, die nicht älter als 70 Jahre alt sind, nur noch mit Einverständnis der Eigentümer geschützt werden dürfen. Andererseits wird die Denkmalkommission abgeschafft. Die Fachkommission beriet den Regierungsrat in Fragen der Unterschutzstellung und der Inventarisierung von Kulturgütern. Diese Revision hätte zur Folge, dass Denkmäler, die in Zuge der urbanen Transformation, die ich im Kapitel beschreiben habe, entstanden sind, letztlich dem Goodwill privater Interessen ausgesetzt sind. *Hätte* – weil das Bundesgericht den Kanton in die Schranken gewiesen hat (Killias, 2021, S. 38-39). Auch in Zug gilt der völkerrechtlich verbindliche Schutz von Denkmälern und der zugrundeliegende Denkmalbegriff bleibt gewahrt. Doch trotz diesem Entscheid werden Gebäude munter abgerissen und Neubauten erstellt. Entweder sind die Gebäude nicht inventarisiert oder sie werden vom Regierungsrat bei Bedarf aus dem Inventar entlassen (Koch, 2021, S. 44-46). Jetzt, da die Denkmalkommission nicht mehr arbeiten kann, sogar ohne Widerspruch. Diese Art der zukünftigen Stadtentwicklung wird sich so rasch nicht aufhalten lassen. Was sie zerstört, lässt sich jetzt schon erahnen: Zeugen der Industriegeschichte und des Wohnens werden abgerissen. Damit wird genau jene materielle Geschichte von Personen vernichtet, die sowieso politisch nie viel zu sagen hatten: Die ausländischen Arbeitskräfte. Aber es werden auch jene protzigen Bürogebäude verschwinden, die stolz den Beginn einer neuen Zeitrechnung für Zug signalisierten: Das amerikanische Selbstbewusstsein und der Erfolgswille der globalen Rohstoffhändler. Auch wenn mir die Gebäude und die Einstellung nie gefallen haben, wäre es schade, sie einfach abzureissen. Sind sie doch ein Mahnmal dafür, dass Entwicklung immer dialektisch ist und die Stadt immer auch von aussen geformt wird.



## Referenzen

- Bundesrats (2021). Finanzausgleich: Bundesrat genehmigt definitive Ausgleichszahlung für 2022, 10. November : <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-85806.html> (abgerufen am 25.08.2023).
- Crédit Suisse AG (Hsrg.) (2021a). *Standortwettbewerb: Zwischenbilanz nach Jahren des Umbruchs. Standortqualität 2021* : [https://www.greaterzuricharea.com/sites/default/files/2023-01/CS%20Standortqualit%C3%A4t%202021\\_Kanton%20Zug.pdf](https://www.greaterzuricharea.com/sites/default/files/2023-01/CS%20Standortqualit%C3%A4t%202021_Kanton%20Zug.pdf) (abgerufen am 25.08.2023).
- Crédit Suisse AG (hsrg.) (2021b). *Hier lebt es sich am günstigsten. Finanzielle Wohnattraktivität* : <https://www.credit-suisse.com/media/assets/private-banking/docs/ch/privatkunden/anlegen/studie-finanzielle-wohnatraktivitaet-mai-2021-de.pdf> (abgerufen am 25.08.2023).
- Dear, M. (Hsrg.) (2002). *From Chicago to LA: Making sense of urban theory*. Thousand Oaks: Sage.
- Gemeinnützige Gesellschaft Zug (GGZ) (2019). Eine kleine politische Geschichte des Kantons Zug. Ein Gespräch zwischen Falco Meyer, Martin Pfister und Jo Lang, *Zuger Neujahrsblatt*, S. 64.
- Hoppe, P., (2019). Zug (Kanton), in: *Historisches Lexikon der Schweiz* (HLS), Online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007373/2019-04-24/> (abgerufen am 25.08.2023).
- Horat, H. (2021). *Hanns Anton Brütsch. Architekt BSA SIA*. Thun: Verein DAS BULLETIN, S. 31.
- Hürlimann, T. (1997). Mein Zug, *Weltwoche*, 3. Juli.
- Killias, M. (2021). Demontage des Denkmalschutzes gestoppt, *Heimatschutz*, 3/2021, S. 38-39.
- Koch, P. (2011). *Governancewandel und Demokratie in Schweizer Agglomerationen*. Baden-Baden: Nomos.
- Koch, P. (2021). Ersatzneubau als Betongold. Kritik am Studienauftrag zum Hochhaus-Ensemble in Inwil, *Werk, Bauen + Wohnen*, 10/2021, S. 44-46.
- Lang, J. (2018). Die 68er-Bewegung in Zug. *Bulletin*, 1, S. 20-21 : [https://gruenezug.ch/wp-content/uploads/sites/10/2023/05/2018\\_1\\_i1.pdf](https://gruenezug.ch/wp-content/uploads/sites/10/2023/05/2018_1_i1.pdf) (abgerufen am 25.08.2023).
- Peterson, P. E. (1981). *City limits*. Chicago: Chicago University Press.
- Rentsch, H. (1985). *Finanzplatz Zug. Eine Strukturanalyse*. Forschungsinstitut für Wirtschafts- und Sozialpolitik Zug, S. 29.
- Schläppi, D. (2020). Mehrheiten, Minderheiten, Menschen: politische Kultur, demokratische Teilhabe und Politikertypen in der Geschichte des Zuger Kantonsrats (1848-2020), *Tugium: Jahrbuch des Staatsarchivs des Kantons Zug*, 36, S. 197-221.
- Van Orsouw, M. (1995). Das vermeintliche Paradies. *Chronos*, S. 151.
- Zangger, A. (2011). *Koloniale Schweiz*. Bielefeld: Transkript Verlag.



# Ein Porträt der Schweiz anhand von zwölf Städten<sup>78</sup>

Am Ende dieser virtuellen Reise durch die Schweiz, von A(rbon) bis Z(ug) möchten wir auf die Absichten und Überzeugungen zurückkommen, die diesem Buchprojekt zugrunde liegen. Es ging uns zunächst darum, jene Schweizer Städte vor den Vorhang zu holen, die in der Stadtforschung wenig Beachtung finden, weil sie zu sehr mit Metropolen wie Zürich, Genf oder Basel beschäftigt ist. Des Weiteren war uns die *erfahrungsbasierte* Lesart dieser Städte ein Anliegen. Dieses letzte Kapitel wird näher auf diesen Ansatz und die analytischen Kriterien eingehen, welche die Autorenschaft bei der Beschreibung „ihrer“ Stadt angewendet hat. Und nicht zuletzt soll dieses Buch auch ein Porträt der Schweiz sein. Die vorgestellten zwölf Städte sind jeweils von den Eigenheiten ihrer Kantone, ihrer Region (insbesondere der Sprachregion) geprägt, doch was sagen sie über die Schweiz aus? Zusammenfassend zeigt sich ein Patchwork-Porträt der Schweiz, wobei keines der Teile des Flickwerks seine Merkmale und Besonderheit verliert. In Anlehnung an den umstrittenen Künstler Ben gibt es die urbane Schweiz so ja vielleicht gar nicht. Also müssen wir sie neu erfinden!

Dieses Buch bietet hierfür einen Ausgangspunkt. Natürlich wurde jede der in diesem Buch beschriebenen Städte bereits mithilfe von Datenbanken analysiert und einige von ihnen waren auch Gegenstand von vergleichenden Untersuchungen in kleinem

<sup>78</sup> Aus dem Französischen übersetzt.

Umfang<sup>79</sup>. Hier werden jedoch vermutlich Orte wie Martigny, Thun oder Chur das erste Mal als moderne städtische Zentralität behandelt. Dieses Ziel der verstärkten Bedeutung dieser Art von Städten in der Stadtforschung wird aber erst dann erreicht sein, wenn sie selbstverständlicher Gegenstand von Forschungsarbeiten für die internationale Wissenschaftsgemeinschaft sind. Dazu müsste man in den Inhaltsverzeichnissen englischsprachiger Stadtforschungsjournale Titel finden wie „... Einblicke in zwei Stadtquartiere in Chiasso, Schweiz“, oder „... Erkenntnisse aus Schaffhausen, Schweiz“. Die Kapitel dieses Buches zeigen auf, wie solche Städte ungeachtet ihrer Grösse, Urbanität oder Modernität zur Stadtforschung beitragen könnten. Bei den Porträts in diesem Buch handelt es sich zwar nicht um wissenschaftliche Studien im eigentlichen Sinne, sie zeugen aber von einer für die Wissenschaft typischen, reflexiven Herangehensweise. Die Autorenschaft schlägt mit ihren erfahrungsbasierten, aber auch historisch und theoretisch fundierten Ansätzen zahlreiche Möglichkeiten zur Weiterentwicklung und Vertiefung vor. Wir erwarten deshalb, dass sich basierend auf diesen Arbeiten allmählich eine andere, vertiefte Sicht auf die urbane Schweiz herausbilden wird.

## Die gelebte Stadt

Manche der Städte, um die es in diesem Buch geht, wurden von den Autorinnen und Autoren mit mehr oder weniger Bedauern verlassen. Einige von ihnen sind von grösseren, manchmal auch kleineren Städten wieder zurückgekehrt und berichten von Veränderungen, wenn sie einen um neue Erfahrungen angereicherten Blick auf die vertrauten Orte werfen. Die Stadt scheint kleiner geworden zu sein oder nicht mehr die provinzielle Ausstrahlung zu haben, welche die jungen Menschen damals in Richtung der Metropolen trieb, auch wenn diese manchmal nicht grösser als Lausanne oder

<sup>79</sup> In einem laufenden Projekt (Places that don't matter? Socio-economic transformation of industrial towns in Switzerland and Slovenia, SNF Nr. 192764) vergleichen Heike Mayer, Autorin des Kapitels über Thun, und ihr Team Biel, Glarus und Mendrisio mit drei slowenischen Städten.

Zürich waren. Andere erzählen uns von einer anfangs etwas widerwilligen Annäherung an eine Stadt, die ihnen aber später schliesslich ans Herz gewachsen ist. Wieder andere berichten uns über eine Stadt, in der sie zwar wohnen, aber nicht arbeiten, die also im ständigen Vergleich zur Stadt ihres Arbeitsplatzes erlebt wird. Die Autorenschaft stellt sich der Herausforderung, die in „ihrer“ Stadt beobachteten Veränderungen vor dem Hintergrund ihrer persönlichen Geschichte zu analysieren. Dies illustriert die Komplexität der Beziehungen, die man zu einer Stadt unterhalten kann. Diese Kapitel stellen sowohl Schilderungen von Bewohnerinnen und Bewohnern dar, als auch einen ganz speziellen Typus. Die reflexive Vorgangsweise unterstreicht den geschärften Blick der Autorinnen und Autoren und zeigt aber auch Gemeinsamkeiten auf. Ihr akademischer Werdegang führte sie – zumindest zeitweise – in eine der mit Universitäten oder renommierten Forschungszentren ausgestatteten Metropolen, sei es in der Schweiz oder im Ausland. Eine solche Erfahrung hätte dazu führen können, dass die soeben verlassene Stadt „provinzialisiert“ werde und umso kleiner erscheint, je grösser die „neue“ Stadt ist. Es ereignete sich jedoch eher das Gegenteil. In manchen Fällen gewann eine Stadt, die früher „zu klein“ erschien, nach einem „Umweg“ über eine Metropole sogar an Attraktivität. Sicher auch, weil inzwischen Zeit verstrichen ist und sich die Beurteilungskriterien geändert haben, aber auch, weil der Blick geschärft wurde.

Eine zweite Gemeinsamkeit liegt in den Merkmalen dieser spezifischen Bevölkerungsgruppe, die sich wahrscheinlich eher in den grösseren städtischen Zentren wohl fühlt, die, zumindest in der Schweiz, fest in den Händen einer rosa-grünen Linken liegen. Vor diesem Hintergrund ist es zu verstehen, dass einige der Kapitel eine gewisse, manchmal fast ironisch gefärbte Frustration über das Zögern, die Langsamkeit und den Konservatismus der lokalen Behörden oder der Wählerschaft durchblicken lassen. Die städtischen Behörden werden oft als politisch stärker rechts und „männlicher“ als die der grösseren Metropolen beschrieben, einen potenziellen Zusammenhang zwischen Urbanität und politischer Orientierung suggerierend. Die Stadtforschung tendiert zu einer

„fortschrittlichen“ oder „liberalen“ Darstellung der Metropolen, im Gegensatz zu ihren Vororten und den ländlichen Gebieten, aber auch im Vergleich zu den vorherrschenden politischen Orientierungen auf nationaler Ebene. In manchen Kapiteln dieses Buches erscheint der Konservatismus als Hindernis für die Urbanität einer Stadt, sei es im Bereich der Stadtplanung und der Mobilität (man denke an die Vorrangstellung der Autos, z.B. in Siders), bei der Aufnahme von Menschen mit Migrationshintergrund (ausser in Chiasso und Martigny), beim Kultur- und Festangebot (u.a. in Chur und Siders), bei der Infrastruktur und der Gleichstellungspolitik (z.B. Kinderkrippen, die in den 1990er Jahren in Genf bereits weit verbreitet waren, in Bellinzona jedoch noch fast inexistent waren).

Kann man die Theorie vermeiden, nach der Städte umso urbaner würden, je mehr sie Metropolen ähneln? Dies sei zum Beispiel der Fall, wenn sie sich zunehmend klimabewusst zeigen, wenn ihre Bevölkerung vielfältiger wird (zumindest in Bezug auf die Herkunft) oder wenn Autos Fussgängerzonen weichen. Hier sind wir mit einer Herausforderung konfrontiert, deren Ursache an der Überrepräsentation von Metropolen innerhalb der Stadtforschung liegt. Mehr Vielfalt bei der Auswahl der untersuchten Gebiete und der in diesem Kontext erforschten Fragen würde es einerseits ermöglichen, „rechte“ Städte nicht mehr als Anomalien zu betrachten, und andererseits, die konservativen Variationen der Urbanisierung besser zu verstehen.

## Rhythmen und Veranstaltungen

Ebenso wie der politische Fortschritt scheint auch die Intensität des Lebensrhythmus konstitutiv zu sein für das Bild der Stadt, die in ihrer Reinform niemals schläft, sondern pulsierend und hektisch ist. Mehr als ein „Tropismus“ der Metropolen scheint es einen „Tropismus“ der Hyperzentren zu geben. Um es in anderen Worten zu sagen: Wenn wir von New York sprechen, meinen wir damit nicht nur die Stadt, sondern assoziieren damit auch den Time Square (so wie uns bei Tokyo die Shibuya-Kreuzung in den Sinn kommt).

Die Beschreibung der zwölf in diesem Buch behandelten Städte verdeutlichen die Vielfalt städtischer Rhythmen. Die sozialen Rhythmen scheinen hier weniger dominant oder anstrengend zu sein als in den Metropolen, aber manchmal auch weniger anregend, wie die Kapitel über Arbon, Bellinzona, Thun und Siders bezeugen. Einige Autorinnen und Autoren beschreiben auch andere Formen rhythmischer Intensität jenseits des Alltags: Jährliche Veranstaltungen scheinen für die Identität vieler Städte einen hohen Stellenwert zu haben, was einen interessanten Blickwinkel auf das Verständnis von Urbanität als auch Urbanisierungsprozesse ermöglicht.

Während sich die Literatur zur „Festivalisierung“ der Stadtpolitik vor allem mit Grossveranstaltungen wie den Olympischen Spielen, Fussballweltmeisterschaften oder Musikfestivals befasst, bieten die Kapitel einen Einblick in eine breite Palette von Veranstaltungen wie die Festivals in Chiasso (Musik, Jazz, Tanz, Literatur) und Siders (Musik, Sport, Kino, Gastronomie), das Festival der 5 Kontinente in Martigny oder das Bach-Festival in Schaffhausen. Nach Ansicht der Autorinnen und Autoren trägt jedes dieser Ereignisse auf seine Weise zur lokalen Urbanität bei und zeugt von der kollektiven Fähigkeit zum Unternehmen und Koordinieren. In Städten mit einigen tausend Einwohnerinnen und Einwohnern mobilisiert ein Festival nicht nur die verschiedenen Kulturbereiche, sondern auch einen grossen Teil der städtischen Dienste und der lokalen Wirtschaft – bis hin zum Bau dauerhafter Infrastrukturen. Die Veranstaltung bietet Freiwilligen die Möglichkeit, erste Erfahrungen in Gemeindeangelegenheiten zu sammeln, Teil von Netzwerken zu werden oder sich gar als lokale Persönlichkeit einen Namen zu machen. Der Aufbau, aber auch das Fortbestehen solcher Veranstaltungen führt unweigerlich immer wieder zu Kontroversen und Verhandlungen.

Für die Bevölkerung sind diese Anlässe gewissermassen unumgänglich, wie die Autorinnen des Kapitels über La Chaux-de-Fonds befinden. Man vermag sich diesen Veranstaltungen kaum entziehen, sie haben sogar eine identitätsstiftende Funktion. Manchmal

wird allerdings der Aspekt der Innovation, der Offenheit und der Geselligkeit solcher Ereignisse nicht bedacht. So berichten Sandro Cattacin und Fiorenza Gamba, dass der Karneval in Chiasso konservative Züge trage und damit die Gelegenheit verpasse, ein vielfältigeres Publikum anzuziehen, das die heutige Bevölkerung besser repräsentieren würde. Diese Veranstaltungen scheinen daher einen Schlüssel zum Verständnis des *genius loci*, des Charakters einer Stadt dazustellen. Das Bewusstsein, dass eine Stadt durch ihre Veranstaltungen hindurch erkenntlich wird, macht aus diesen eine zentrale Herausforderung für die städtischen Agierenden und für uns Stadtforschende. Die hier beschriebenen Veranstaltungen sind keineswegs nur simple Marketinginstrumente. Doch oft werden sie von den lokalen Behörden nicht einmal als solche wahrgenommen und nach Streichung von überlebensnotwendigen Subventionen ihrem Schicksal – oft dem Verkümmern – überlassen. Ein Beispiel ist das Comic Festival in Siders, das, wie Rafael Matos-Wasem uns erinnert, bei seiner Gründung in den 1980er Jahren das zweitgrösste seiner Art in Europa war und Siders zu DER Comic-Stadt machte. Auch wenn La Chaux-de-Fonds auf den Aufschwung durch La Plage des Six-Pompes setzt um die erste Kulturhauptstadt der Schweiz zu werden (auf ein städtisches Marketinginstrument zurückgreifend, das in Europa gegen Ende des 20. Jahrhunderts auftauchte), ist es die in einem Verein zusammengeschlossene Zivilgesellschaft, welche die Kandidatur trägt.

Die in diesem Buch behandelten Städte sind auch in die Dynamik von Anlässen eingebunden, die zwar woanders stattfinden aber Dörfer für die Dauer eines Festivals oder eines Kongresses zu Städten werden lassen. Der Einfluss dieser Veranstaltungen auf die Nachbarstädte wäre eine eingehendere Analyse wert. Das historische Stadtzentrum wird dann nicht von einer benachbarten Grossstadt, sondern von einem nahe gelegenen *global village* – einem globalen Dorf – überschattet. Chur ist hierzu ein gutes Beispiel: Der Kantonshauptort ist in seiner Symbolkraft und Bekanntheit dem kleinen Ort Davos und seinem berühmten Weltwirtschaftsforum unterlegen. In geringerem Ausmass ist dies auch das Schicksal von Siders in Bezug auf den nahen Skiort Crans-Montana oder von



Martigny zu Verbier. Nimmt man diese Städte unter die Lupe, entdeckt man eine Urbanität, die sie jedoch wesentlich unterscheidet von den sie überragenden Stationen, die trotz ihrer internationalen Ausstrahlung kaum mehr als „temporäre Städte“ sind, wie Diener und seine Kollegen über *Alpine Resorts* vermerken (Diener *et al.*, 2004).

## Zentralitäten, Singularitäten und Rivalitäten

Die in diesem Buch vorgestellten Städte können daher sowohl anhand ihrer verschiedenen Formen der Zentralität als auch ihrer Herausbildung von Alleinstellungsmerkmalen (Singularisierung) verstanden werden, auch wenn die Identifizierung dieser Zentralitäten und Dynamiken hier eher auf einem persönlichen und erfahrungsorientierten als auf einem systematischen Ansatz basiert. Als aktive oder passive Mitglieder einer lokalen Gemeinschaft zeigen die Autorinnen und Autoren, dass „ihre“ Städte die Bedeutung und Rolle als kulturelles, politisches, wirtschaftliches und industrielles Zentrum ihrer Region wahrnehmen und einfordern. Neuenburg konnte das Bundesamt für Statistik für sich gewinnen und damit ein architektonisches Emblem mit starker Anziehungskraft errichten, in dem nun auch eine Fachhochschule ihren Sitz hat. Biel erhielt das neue Bundesamt für Kommunikation, was die Ansiedlung zahlreicher nationaler *Callcenter* zur Folge haben dürfte. Siders und Chur brachten Fachhochschulen in vorher universitätslose Kantone und Thun beherbergt heute die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA).

Das Gesamtbild der zwölf im Buch präsentierten Städte zeigt, dass die unterschiedliche Erreichbarkeit über die Strasse und Schiene unterschiedliche Voraussetzungen schafft, die sich zu wirtschaftlichen und funktionalen Abhängigkeitsbeziehungen hinzu stellt. Die Erreichbarkeit trägt eine Ambivalenz in sich: Ist sie gut, kann dies dazu führen, dass ein Ort leichter verlassen wird, aber auch, dass Besuchende oder Arbeitskräfte angezogen werden, wie das Beispiel von Thun und seinem Verhältnis zu Bern veranschaulicht. Eine schlechte Erreichbarkeit kann zu einem Abwandern

der Bevölkerung und einer nachlassenden Dynamik beitragen oder umgekehrt die Aufrechterhaltung lokaler Aktivitäten und Einrichtungen ermöglichen, die bei einer besseren verkehrstechnischen Anbindung von Abwanderung bedroht wären. Aber der Zusammenhang ist noch komplexer: Die Kapitel dieses Buches zeigen, dass die *urbane* Identität der Städte (was nicht unbedingt ein Pleonasmus ist!) und die Art und Weise, wie ihre Urbanität aufgebaut ist, oft entscheidenden Einfluss auf die Auswirkungen der Erreichbarkeit haben. Ob Bewohnerinnen und Bewohner pendeln oder in der Stadt leben, hängt von den individuellen Möglichkeiten und Erfahrungen ab, die ihnen diese Städte direkt vermitteln können. Die Menschen entscheiden sich also aufgrund der sinnlichen Erfahrungen, die diese Städte ihnen bieten, ob sie in ihnen leben oder stattdessen pendeln.

Natürlich stehen hier Investitionen, Steuereinnahmen und Arbeitsplätze auf dem Spiel, aber es geht auch um Quellen des Stolzes und der Identität. Diese Erzählungen verdeutlichen, dass das, was eine Stadt ausmacht, nur sehr bedingt mit der zu einem bestimmten Zeitpunkt vorhandenen lokalen Infrastruktur oder Institution zu tun hat. Was ebenso zählt, sind die kollektiven Erinnerungen an die Kämpfe, die im Laufe der Zeit geführt wurden, um gewisse Anlässe oder Institutionen zu „bekommen“ und dann „hier zu behalten“. Erwähnenswert ist an dieser Stelle der Streik der Arbeiterschaft der Eisenbahnwerkstätten in Bellinzona im Jahr 2008, über den Claire Fischer Torricelli berichtet, oder die hitzige Kampagne vor der Abstimmung über den Erhalt des Spitals in La Chaux-de-Fonds, an die sich Lisa Asticher und Célia De Pietro lebhaft erinnern. Solche Ereignisse „formen“ die Städte, nicht nur, indem sie deren Bevölkerung gegen eine äussere Bedrohung vereinen, sondern auch, indem sie interne Spannungen und Spaltungen aufdecken, Debatten auslösen und Fragen aufwerfen. Bei solchen Gelegenheiten wird die Besonderheit einer bestimmten Stadt in Worte gefasst und diskutiert. Die Spuren und Erinnerungen an diese ruhigen oder turbulenten Auseinandersetzungen werden später Teil der „Mythologie“, um hier den von Sandro Cattacin und Fiorenza Gamba gewählten Begriff zu verwenden. Chiasso beruft sich dabei auf ein goldenes

Zeitalter, als man noch durch und über die Grenze reich wurde. So konnten in den prunkvollen 1970er Jahren Stars wie José Altafini angeworben werden, ein italienischer Fussballnationalspieler, der zwar am Ende seiner Sportlerkarriere stand, hier aber zum ewigen Helden des örtlichen Vereins wurde.

Dieses kollektive Gedächtnis spielt eine Schlüsselrolle bei der Bildung und Aufrechterhaltung einer lokalen Identität. Man sagt, La Chaux-de-Fonds sei inklusiv, solidarisch, geeint, proletarisch und fordernd. Chiasso hingegen wird als kreativ und selbstmacherisch beschrieben, während Biel sich durch Pragmatismus und den „amerikanischen Geist“ auszeichnet – obwohl es ansonsten „rot“ und arbeiterorientiert ist – was sich hier in der Verbundenheit mit dem Auto und der Vorstellung ausdrückt, dass alle kommen und ihr Glück versuchen können. Zug weist ebenfalls einen „amerikanischen“ Wesenszug auf, nämlich ein Selbstbewusstsein, das in den protzigen, von multinationalen Rohstoffhandelskonzernen gebauten Bürogebäuden zum Ausdruck kommt. Bellinzona hingegen wird als unauffällig und ein wenig verschlafen empfunden.

Zwischen lokalen Wahrzeichen und lokalen Identitäten besteht ein enger Zusammenhang, sie spiegeln diese wider und vermitteln sie auch. Sie können für die Vergangenheit als auch für die Zukunft stehen, schreiben sich aber auch in den Alltag ein. Diese Symbole sind oft weithin sicht- oder hörbar, lenken den Blick und helfen Einheimischen sowie Besuchenden, sich zurechtzufinden. Sie prägen die Atmosphäre und den Geist eines Ortes, wie Glocken, grosse Uhren, symbolträchtige Gebäude – oder wie im Buch beschrieben, das Geräusch von Zugbremsen in Chiasso und Bellinzona und die Leuchtreklamen der Uhrenmarken in Biel. Manchmal sind Symbole auch unauffällig, im Alltag verborgen. Doch sie erinnern die Einwohnenden dennoch täglich an die Kräfte und Prioritäten, die ihre Stadt prägten und prägen. Man könnte sogar die Hypothese aufstellen, dass, je kleiner eine Stadt ist, umso grösser der potentielle Einfluss dieser Symbole sei. Während man jahrelang in Wien leben kann, ohne je einen Blick auf die Donau zu erhaschen, kann man sich in Biel den leuchtenden Werbeschriften der grossen Uhrenmarken kaum entziehen.

Manchmal nehmen diese Symbole die eher traditionelle Form von Gebäuden an, deren geschichtliche Bedeutung mehr oder weniger populär ist. In Bellinzona erinnern drei Burgen, imposante Zeugen der mittelalterlichen Architektur, an die strategische Lage des Hauptortes am Zusammenfluss zweier Täler und am Ausgang mehrerer Pässe. Dieses Ensemble visueller Wahrzeichen von Bellinzona wird übrigens seit kurzem um ein zeitgenössisches Gebäude ergänzt, das ebenfalls den Wandel von Werten und Einfluss im Laufe der Jahrhunderte repräsentiert: Die „Kathedrale des 20. Jahrhunderts“ ist eine thermische Müllverwertungsanlage, die gebaut wurde, um den Abfall des ganzen Kantons zu verarbeiten! In Schaffhausen ist es der Munot, eine runde Befestigungsanlage, der die Altstadt dominiert und an ihre Geschichte erinnert. Rafael Matos-Wasem verweist auf inzwischen verschwundene „identitätsstiftende Elemente“, die aber in der Erinnerung noch präsent sind: die alte Rue du Bourg und hundertjährige Mammutbäume. Andere Städte sind gezeichnet durch die sie umgebenden Berge (La Chaux-de-Fonds, Martigny und Neuenburg) oder einen angrenzenden See (Arbon, Neuenburg, Zug, Biel und Thun).

Über Symbole hinaus, konstruieren sich lokale Identitäten aus dem sozialen und politischen Verhältnis mit dem Umland, aber auch mit anderen mehr oder wenig bedeutenden städtischen Zentren. Diese von Rivalität und gegenseitiger Abhängigkeit geprägte Beziehung wird im Fall von La Chaux-de-Fonds deutlich, dessen Zugverbindung zum Kantonshauptort Neuenburg in den letzten Jahrzehnten im Mittelpunkt vieler Debatten stand. Die Stadt kämpfte auch um den Erhalt seines Spitals und gegen die geplante Zentralisierung der Akutversorgung in Neuenburg. Im Lichte einer solchen interkantonalen Rivalität ist die Laudatio auf das Festival *Plage des Six-Pompes* zu verstehen. Der Debatte liegen nicht nur Probleme wie die Mobilität und Spitalsversorgung zugrunde: Sie drückt Forderungen nach Autonomie, Gefühle der Diskriminierung gegenüber einer als privilegiert angesehenen „grossen Schwester“, aber auch das Bedürfnis nach Abgrenzung aus.

Einige historische Spannungen haben an Schärfe verloren und eine gewisse pragmatische oder opportunistische Komplementarität

wird heute akzeptiert oder sogar hervorgehoben – so wie Thun sich als Eingangstor zum Berner Oberland touristisch positioniert, oder Schaffhausen von seiner geschützten, „nischenartigen“ Lage zwischen der Stadt Zürich und der deutschen Grenze profitiert. Die aussergewöhnliche Entwicklung der Stadt Zug ist als Folge des liberalen Wettbewerbs mit der Stadt Zürich zu verstehen, deren Gesetzgebungsprozess zu sensiblen Finanzthemen weniger flexibel war.

Der Dialekt oder die „Ortssprache“ kann ebenfalls als Ausdruck von Rivalität oder zumindest als Wunsch nach Abgrenzung verstanden werden. Wie die Texte über Schaffhausen und Bellinzona deutlich machen, handelt es sich dabei nicht nur um ein Mittel zur Unterscheidung, sondern zur Identifikation und gegenseitigen Erkennung im Kontakt mit anderen. Mit dem Dialekt können subtile Botschaften übermittelt werden, die „Anderen“ nicht zugänglich sind und die zwischen denjenigen, die den gleichen Dialekt teilen, Bindungen schaffen, stärken und bestätigen. Die Beherrschung des Dialekts ist oft unerlässlich, um die „Codes“ zu verstehen, die das gesellschaftliche Leben regeln. Wie Claire Fischer Torricelli erklärt, erschwert der Dialekt die Integration von Neuankömmlingen. Im Vergleich zu anderen deutschsprachigen Ländern und sogar zu Österreich, das ebenfalls eine grosse Bandbreite an Dialekten aufweist, ist die Bedeutung und Präsenz der Dialekte in der Schweiz einzigartig. Sie spiegeln den Föderalismus und die Topografie des Landes treulich wider, wie das Kapitel über Chur zeigt.

## **Die Schweiz anhand ihrer Städte porträtieren**

Die in diesem Buch beschriebenen Städte liegen in verschiedenen Sprachregionen und in unterschiedlichen geografischen und topografischen Gebieten: Städte im Mittelland, in der Ebene und in den Bergen, Städte an der Kreuzung von Tälern, Städte am Ufer eines Sees, aber auch Grenzstädte kommen darin vor. Manche von ihnen schauen auf eine katholische, andere auf eine protestantische Vergangenheit zurück. Einige von ihnen vereinen administrative und politische Funktionen und der Föderalismus macht sie ungeachtet

ihrer Einwohnerzahl zu Hauptstädten mit beträchtlichem Einfluss. Das gilt für Bellinzona, Chur, Neuenburg, Schaffhausen und Zug. Andere sind verwaltungstechnisch abhängig: La Chaux-de-Fonds untersteht Neuenburg, Biel und Thun unterstehen Bern, Chiasso hängt von Bellinzona ab und Siders von Sitten. Trotzdem verfügen alle über genügend Spielraum, um ihre Besonderheit zu bewahren und weiterzuentwickeln. Es überschneiden sich sprachliche, geografische, religiöse und politische Merkmale in so vielfältigen Kombinationen innerhalb eines so kleinen Territoriums, wie es ausserhalb der Schweiz wohl kaum anderswo vorkommen dürfte.

Doch obwohl jede dieser Städte als atypischer Fall bezeichnet und erlebt werden könnte, sagen alle „etwas“ über die Schweiz aus, insbesondere über ihre Raumordnungspolitik. Bereits in den 1940er Jahren entwickelten Stadtplanende in der Schweiz Begriffe, die man als Widerspruch hätte betrachten können, wie *konzentrierte Dezentralisierung* versus *dezentralisierte Konzentration* (Winkler, 1967) – Begriffe, die ab den 1970er Jahren zu Leitkonzepten der Raumordnungspolitik des Bundes wurden. Sie sind Ausdruck des Konsensgeistes und standen zunächst für die Idee einer konzentrierten Urbanisierung, um eine Zersiedelung des begrenzten Schweizer Territoriums zu vermeiden, – oder, schlimmer noch, eine einzige Metropole von Genf bis zum Bodensee zu schaffen – und aber gleichzeitig im Sinne eines kleinräumigen Föderalismus eine dezentralisierte Entwicklung zu fördern. So haben zum Beispiel Städte ausserhalb der Ballungsräume eine echte Chance, zumindest ein Bundesamt anzuziehen und so nicht nur Arbeitsplätze, sondern auch landesweite Aufmerksamkeit und relativen Einfluss zu gewinnen.

Eine weitere schweizerische Besonderheit, die in mehreren Kapiteln durchscheint, ist das Erbe des Milizsystems. Dieses Element der direkten Schweizer Demokratie setzt voraus, dass die Bürger und später – beschämend spät und erst nach langem Kampf – auch die Bürgerinnen am öffentlichen Leben teilnehmen, und zwar nicht nur durch Wahlen und Kandidaturen, sondern auch durch die Übernahme von ausserberuflicher Verantwortung. Während dieses Prinzip in kleinen Gemeinden noch immer die Norm ist, ist es

in den Städten am Verschwinden und in grösseren Metropolen gar vom Aussterben bedroht.

In einigen Kapiteln liest man vom grossen Einfluss einiger weniger lokaler Persönlichkeiten, Einzelpersonen oder kleine Gruppen, die ohne demokratisches Mandat das soziale und kulturelle Leben im Guten wie im Schlechten nachhaltig prägen. Man denke hier nur an die Führungskräfte von Industrieunternehmen, die in Schaffhausen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in den Schulkommissionen sasssen. Wie Martin Schuler erklärt, gelang es ihnen so, die Anzahl an gymnasialen Maturabschlüssen niedrig zu halten, um genügend junge Menschen in Richtung einer Lehrlingsausbildung in Betrieben zu lenken. Schaffhausen gehört heute noch zu den Kantonen mit den niedrigsten Maturitätsquoten. Ebenfalls in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts verwandelten die engen Verbindungen zwischen Politik und Wirtschaft Zug von einem armen ländlichen Kanton in ein internationales Zentrum für Rohstoffhandel. Philippe Koch zitiert die Worte eines Mitglieds der Zuger Exekutive, Hans Straub, für den „das Amt des Regierungsrats eine Nebentätigkeit“ darstellte. Denn Hans Straub war in seinem Kanton nicht nur für Steuer- und Finanzangelegenheiten zuständig, sondern auch – und vor allem – Mitglied von 82 Verwaltungsräten. Diese Verflechtung von Staat und Privatwirtschaft ist zwar nicht gänzlich verschwunden, aber die Regierungen und Verwaltungen der Städte wurden zunehmend professionalisiert.

Dieser Wandel wird mit einer gewissen Ambivalenz wahrgenommen. Anhand des Falls Arbon zeigt Lineo Devecchi auf, dass diese Verflechtung die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Agierenden der städtischen Entscheidungsstrukturen erleichterte, denn bei einem Kaffee konnten Informationen ausgetauscht und Entscheidungen getroffen werden, während die Verwaltung in Grossstädten manchmal unter ihrer Silo-Struktur leide. Devecchi stellt jedoch klar, dass Professionalisierung auch mit besseren Dienstleistungen für die Bevölkerung einhergeht. Professionalisierung bedeutet jedoch nicht zwangsläufig einen Bruch, wie Claire Fischer Torricelli in Bellinzona beobachten konnte. Im Jahr 2017 zielte die Fusion von dreizehn Gemeinden

um Bellinzona herum darauf ab, dem Kantonshauptort mehr politisches, wirtschaftliches und demografisches Gewicht zu verleihen. Das bedeutete nicht nur, dass die Institutionen gleichmässig auf das neue Gemeindegebiet verteilt werden mussten, sondern auch, dass die Angestellten der dreizehn Gemeinden in die neue Verwaltung integriert werden mussten. Was aber erstaunlich war: Bei der Einstellung des Verwaltungspersonals wurde mehr Wert auf eine gerechte Aufteilung zwischen den ehemaligen Gemeinden als auf jene zwischen den Geschlechtern gelegt. Frauen bleiben somit eine Minderheitengruppe im öffentlichen Leben dieser *Grande Bellinzona*, was sich aber ändern könnte, sobald Frauen in der Stadtexekutive sitzen.

Das Thema der Gemeindefusionen führt uns wieder zur Frage der Grösse und der Grenzen zurück. Sprach-, Gemeinde- und Landesgrenzen spielen in den hier gesammelten Erzählungen eine Schlüsselrolle, denn es erschien wichtig, nicht nur die Grösse der Städte, sondern auch die Grösse der Gebiete zu betrachten, in die diese Städte eingebettet sind und die sie nicht selten dominieren. Chur und Schaffhausen haben fast die gleiche Bevölkerungszahl, doch Chur ist Hauptort eines Kantons, der 24-mal grösser ist als der Kanton Schaffhausen. Franziska Meinherz zeigt, wie die Grösse des Kantons Graubünden und seine gebirgige Landschaft zu einer ähnlichen Dezentralisierung wie auf Bundesebene führten. Das Problem der Mobilität und der Verkehrsinfrastruktur nimmt in Chur logischerweise einen viel zentraleren Stellenwert ein als in Schaffhausen. Doch während die Stadt Schaffhausen ihren Kanton fraglos dominiert, wird sie durch die geringe Grösse des Kantons und dessen Nähe zur Zürcher Metropole limitiert.

Die Grösse der Schweiz beeinflusst auch die Art und Weise, wie ihre Städte erlebt werden. Verglichen mit dem Ausland, handelt dieses Buch von „kleinen Städten in einem kleinen Land“. Die Landesgrenzen sind nie weit entfernt, und die Erzählungen unserer Autorinnen und Autoren lassen vermuten, dass sie in mancher Hinsicht viel durchlässiger sind als andere Arten von immateriellen Barrieren, wie zum Beispiel Sprachgrenzen. Ein Drittel der in diesem Buch vorgestellten Städte liegt in der Nähe von



Grenzen zu drei der Nachbarländer: Arbon, La Chaux-de-Fonds, Chiasso und Schaffhausen. Alle diese vier Städte profitierten vom Industriezeitalter, insbesondere durch den gleichzeitigen Ausbau der Eisenbahn. Die komplizierten Entwicklungen der Industrie im 20. Jahrhundert trugen jedoch später zu ihrem Niedergang bei und rissen die Arbeiterschaft und ihre Familien mit sich. Die Kapitel über La Chaux-de-Fonds, Chiasso und Schaffhausen legen nahe, dass diese Schwierigkeiten, die mit der Nähe der Landesgrenze zu einem grossen Nachbarn zu tun hatten, die Kreativität dieser Städte beflügelten. Schaffhausen entwickelte eine aussergewöhnliche Pressekultur und der Dialekt unterscheidet die Stadt weiterhin von Deutschland und auch Zürich. La Chaux-de-Fonds reagierte mit der Entwicklung einer aussergewöhnlichen Solidarität unter den Einwohnerinnen und Einwohnern, die durch Anekdoten und Mythen sowie den „Kampf“ um den eigenen Platz und die eigene Rolle innerhalb des Kantons verstärkt wurde. Chiasso wiederum führten die Umstände zum Aufbau einer „Migrationsindustrie“.

### Städte aus halber Höhe betrachten

Die Einleitung dieses Buches verdeutlicht, wie schwierig es ist, Städte mit weniger als 60 000 Einwohnerinnen und Einwohnern (d.h. in der Schweiz alle ausser Zürich, Genf, Basel, Lausanne, Bern, Winterthur, Luzern, St. Gallen und Lugano) zu beschreiben. Da keines der Attribute von *klein* über *mittel*, *sekundär* bis *gewöhnlich* uns umfänglich treffend erscheint, überliessen wir die Wahl der Terminologie der Autorenschaft. Diese Entscheidung erwies sich als sinnvoll. Einige der Verfassenden zeigten, dass diese Attribute schlicht nicht notwendig sind, um über „ihre“ Stadt zu sprechen – Die Frage der Grösse spielt in ihren Erzählungen keine Rolle. Andere wiederum greifen das eine oder andere dieser Attribute auf, um damit eine wesentliche Dimension „ihrer“ Stadt hervorzuheben. Martin Schuler erwähnt die Doppelbedeutung von „moyen“ im Französischen und betont die Exaktheit der deutschen Sprache, die klar zwischen *mittel* und *mittelmässig* unterscheidet. Es handelt sich hier jedoch nicht nur um ein Übersetzungsproblem, sondern

auch um ein Schlüsselement für das Verständnis dieser Städte, die damit bezeichnet werden oder sich selbst so bezeichnen.

Die Schweiz neigt sowohl aufgrund ihrer anti-urbanen Gesinnung<sup>80</sup> als auch ihrer Konsenskultur zur Wertschätzung mittelgrosser Städte als idealer Kompromiss zwischen Konzentration und Dezentralisierung. Ein Gleichgewicht zu halten ist jedoch unabdingbar: Sich für eine „Grosse“ zu halten wäre genauso unangebracht wie sich zu klein zu deuten und damit nur noch „durchschnittlich“ im Sinne von *mittelmässig* zu sein. Die Versuchung besteht hier darin, diesen Kompromiss in eine stabile Kategorie einzureihen zu versuchen: Der Erfolg des Begriffs der „15-Minuten-Stadt“ ist wohl der aktuell plakativste Ausdruck des Wunsches, dieses prekäre Gleichgewicht zu erhalten. Auch wenn dieses Konzept nicht direkt mit der Grösse einer Stadt zusammenhängt, beruht es sehr wohl auf der Idee der „richtigen Proportionen“.

In diesem Buch werfen die Adjektive *klein*, *mittel* oder *sekundär* eher Fragen auf, als dass sie etwas beschreiben. Mit ihnen lässt sich hinterfragen, was die Zentralität dieser oder jener Stadt, aber auch ihre Besonderheit ausmacht, und was sie Rivalitäten und Allianzen zu verdanken hat. Dazu muss man allerdings den richtigen „Zoom“ einstellen. Aus der Flugzeug- oder Satellitenperspektive kann man nach Grösse einteilen oder die Form und Entwicklung von Städtenetzen beobachten. Wenn man auf halbe Höhe hinuntersteigt (durchaus im Sinne der Konsenskultur), kann man die Stadt im Alltag der Stadtbewohnenden, in ihren sozialen Rhythmen, Spannungen und Kämpfen beobachten, ohne dabei den Horizont aus den Augen zu verlieren. Dieser umfasst, wie wir in vielen Kapiteln gesehen haben, andere Zentralitäten (nicht nur Metropolen), mit denen die Stadt wechselseitige Abhängigkeits- und Wettbewerbsbeziehungen unterhält. Die beiden Begriffe, und das hat die Autorenschaft deutlich gemacht, beziehen sich nicht nur auf Quantität – Mengen und Ströme (an Pendelnden, Geld, Einwohnerinnen und Einwohnern und Arbeitsplätzen) – sondern auch auf Qualitäten. Genau das

<sup>80</sup> Joëlle Salomon-Cavin hebt insbesondere die Rolle der nationalen und internationalen Ausstellungen hervor, bei welchen sich die Schweiz in der Hochphase der Industrialisierung als Bergdorf darstellte (Cavin und Marchand, 2010).

bringen der hier gewählte erfahrungsorientierte Ansatz zur Sprache. Eine Stadt wird gelebt. Um sie zu verstehen, muss man sie aus halber Höhe betrachten.

Was können wir demnach aus den Beobachtungen unserer Autorenschaft lernen? Dass diese Städte mit 10 000, 20 000 oder 50 000 Einwohnenden zweifellos das Herzstück der Schweizer Urbanität darstellen. Sie sind keine ruhigen Gebiete, in denen es sich zwar gut leben lässt, die aber kaum Aktivitäten bieten. Sie präsentieren sich im Gegenteil als politisch, sozial, kulturell und wirtschaftlich prägende Orte. Der dichotomen Darstellung einer Schweiz der Metropolen mit weltweiter Ausstrahlung einerseits und den mehr oder weniger bergigen und/oder touristischen Peripherien andererseits, wird ein Dämpfer versetzt: Die Schweiz ist auch ein Land mit Städten aller Grössen, deren Identität – wie vieldeutig die Facetten dieses Wortes heute auch sein mögen – sich auflöst angesichts wachsender Ströme und wirtschaftlichen Abhängigkeiten der Globalisierung. Zusammengefasst legt unser Buch nahe, dass vor dem Hintergrund der raschen Gentrifizierung und der zunehmenden sozialen Ungleichheiten Metropolen wie Zürich, Genf und Basel an sozialer Substanz und Urbanität verlieren zugunsten dynamischer und diversifizierter kleinerer Städte. In einer Zeit, in der die Kreislaufwirtschaft, die Beziehung zur Erde und die geografische Nähe für ihren Beitrag für mehr Gemeinschaft und eine nachhaltige Lebensweise geschätzt werden und in einer Zeit, in der man mit wirtschaftlicher Entwicklung die Verlagerung industrieller Aktivitäten meint, ist es wesentlich für diese Städte, diesen ihren Trumpf auszuspielen, der das Ergebnis langer und verschlungener historischer Prozesse ist.

Am Ende dieses Buches möchten wir erneut auf die Annahme aus der Einleitung zurückkommen: Was die Besonderheit eines Landes über die Besonderheit seiner Städte hinaus ausmacht, lässt sich besser an ihren „gewöhnlichen“ Städten ablesen als an ihren Ausnahmen, den Metropolen. Zwar beschränken sich internationale Franchiseunternehmen längst nicht mehr auf Metropolen – die Einkaufsstrassen von Städten aller Grössenordnungen gleichen sich immer mehr an – doch was die Schweiz, zumindest die

urbane Schweiz, ausmacht, ist die Mischung dieser Suche nach Alleinstellungsmerkmalen, die in Dutzenden ihrer Städte beobachtbar ist. Mehr als aus unberührter Landschaft besteht die Schweiz aus lokalen und städtischen Gesellschaften, die sowohl autonom als auch voneinander abhängig sind. Letztlich zieht sich also eine doppelte Fragestellung als roter Faden durch die Kapitel dieses Buches. Zum einen geht es um die Frage, ob es möglich und sinnvoll ist, zwischen kleinen, mittleren, sekundären, intermediären oder gewöhnlichen Städten auf der einen Seite und Grossstädten oder Metropolen auf der anderen Seite zu unterscheiden. Andererseits geht es um die Frage, was sie voneinander unterscheidet und was damit ihre spezifischen Besonderheiten ausmacht – eine Frage, die alle Städte gleichstellt, unabhängig von deren Fläche, Anzahl ihrer Einwohnerinnen und Einwohnern oder Durchschnittseinkommen.

Dabei handelt es sich nicht nur um eine rein theoretische und wissenschaftliche Herausforderung. Die Art und Weise, wie Städte wahrgenommen werden hat einen direkten Einfluss auf die Raumordnung und -planung. Deren Politik ist stark von der Angst vor Zersiedelung geprägt bzw. vor einer Ausbreitung der Städte mit einem Verlust von Zentralität und einer wie Krümel verstreuten Urbanität. Doch jedes Kapitel in diesem Buch widerlegt dies. Es geht nicht darum, die Jahr für Jahr zubetonierten Quadratmeter zu leugnen, sondern darum, dass sich das Urbane deswegen nicht in Luft auflöst. Es strukturiert sich nach wie vor rund um Städte, die – wenn auch sicherlich sehr unterschiedlich – als Zentralitäten erlebt werden, deren Einfluss und „existenzielle“ Wichtigkeit nicht anzuzweifeln ist. Während das Konzept der konzentrierten Dezentralisierung zugunsten der Agglomerationspolitik und der Förderung von Metropolregionen in Vergessenheit geraten ist, ist es aber nicht nur weiterhin hoch relevant, sondern hat sich auch als wirkungsvoll erwiesen. Die in diesem Buch vorliegende heterogene Sammlung aus zwölf Erzählungen zeugt von der Aktualität des Konzepts „*Made in Switzerland*“.

Was wäre, wenn die Zukunft der Schweiz in Arbon, Bellinzona, Biel, La Chaux-de-Fonds, Chiasso, Chur, Martigny, Neuenburg,

Schaffhausen, Siders, Thun oder Zug läge? Das würde die Zukunft der Schweizer Stadtforschung mit Sicherheit ganz schön aufmischen!

## Referenzen

- Cavin, J. S. und Marchand, B. (2010). *Antiurbain: Origines et conséquences de l'urbaphobie*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Diener, R., Herzog, J., Meili, M., de Meuron, P. und Schmid, C. (2005). *La Suisse – portrait urbain*, Bd. 1. Introduction. Basel: Birkhäuser.
- Winkler E. (1967). „L'aménagement du territoire Suisse". *Le Globe. Revue genevoise de géographie*, 107, S. 58-94.



# Vorstellung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

## Herausgeber und Herausgeberin

**Renate Albrecher**, Soziologin, ausgebildet an den Universitäten Linz und Wien (Österreich), ist derzeit wissenschaftliche Assistentin am Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (ETHL/EPFL) und Doktorandin an der Universität Bern. Ihre Arbeit liegt an der Schnittstelle zwischen Stadtsoziologie und Gender-Soziologie. Sie befasst sich insbesondere mit den Konzepten der Mobilität und Immobilität von Fußgängern.

**Maxime Felder** ist Soziologe und hat an den Universitäten Freiburg und Genf studiert. Er ist derzeit *research associate* an der Universität Amsterdam und Forscher am Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (ETHL/EPFL). An der Schnittstelle zwischen Stadtsoziologie, Migrationssoziologie und der Soziologie sozialer Netzwerke beschäftigt sich seine Forschung mit dem Zusammenleben der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner und wie sie sich mit ihrer Stadt familiarisieren sowie mit der Art und Weise, wie Neankömmlinge in der Stadt Raum nehmen.

Der Soziologe **Vincent Kaufmann** wurde an der Universität Genf ausgebildet und ist Professor für Stadtsoziologie und Mobilitätsanalyse an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (ETHL/EPFL), wo er seit 2003 das Labor für Stadtsoziologie

(LaSUR) leitet. Seine aktuellen Arbeiten befassen sich mit dem Begriff der Mobilität, insbesondere mit der Frage der Bewegungskompetenz, mit den Beziehungen zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen sowie der Transformation moderner Gesellschaften und ihren Territorien.

**Yves Pedrazzini**, Dr. phil., ist Forscher und Lehrbeauftragter am Labor für Stadtsoziologie (LaSUR) der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (ETHL/EPFL). Ausgehend von einer in Lateinamerika geformten Praxis zeigen seine Analysen die oft verdeckten Seiten des Urbanismus auf, die Geschichte der Slums, des Widerstands gegen die Gewalt der Urbanisierung und der Stadtplanung, der Barrikaden, Gassen und Brachflächen, zum Nutzen – so hofft er – der am stärksten ausgegrenzten Bewohner der städtischen Gesellschaften, der Punks, der Migranten und der Flüchtlinge.

## Die Autoren und Autorinnen

**Lisa Asticher** gebürtige aber derzeit auswärts lebende Chaux-de-Fonnonnière ist Doktorandin in öffentlicher Verwaltung am Kompetenzzentrum für Public Management (KPM) der Universität Bern, wo sie sich auf die Analyse und Bewertung von öffentlichen Politiken, vor allem im Gesundheitsbereich, spezialisiert hat.

**Sandro Cattacin** ist Professor für Soziologie an der Universität Genf. Seine Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich städtischer Dynamiken, der menschlichen Mobilität und der Risiken und Situationen sozialer Ausgrenzung. Er hat eine besondere Affinität zu anwendungsorientierter Grundlagenforschung. Er ist Vorsitzender des Think Tanks „Penser la Suisse“.

**Viviane Cretton** studierte an der Universität Lausanne, der Australian National University in Canberra und dem Centre de documentation sur l’Océanie in Marseille. Sie ist Anthropologin und seit 2009 ordentliche Professorin an der HES-SO Valais-Wallis in Siders.



Sie forscht in Berggebieten zu den Themen Migration, Mobilität, Vorstellungen und Repräsentationen. Ihre aktuelle Arbeit befasst sich mit den Wechselbeziehungen zwischen Menschen und Nicht-Menschen in den Alpen und darüber hinaus (Anden, Himalaya).

**Célia De Pietro** ist in La Chaux-de-Fonds geboren, aufgewachsen und der Stadt eng verbunden, auch wenn sie diese vor einigen Jahren für ein Studium der Sozialwissenschaften verlassen hat, doch immer wieder zurückkehrt. Sie promoviert derzeit in Soziologie am Laboratorium für Sozialtheorie, kritische Befragung, Mediation und öffentliche Aktion (THEMA) an der Universität Lausanne (UNIL).

**Pierre Dessemontet** ist Doktor in Wirtschaftsgeographie und Raumanalyse, spezialisiert auf die Analyse statistischer Daten. Er ist heute Lehrbeauftragter an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Lausanne (ETHL/EPFL), Stadtpräsident von Yverdon-les-Bains und Abgeordneter des Großen Rates im Kanton Waadt.

**Lineo Devecchi** hat an der Universität Zürich in Politikwissenschaft promoviert und lehrt und forscht an der Fachhochschule Ostschweiz (OST). Er ist Experte für politische Governance in Kommunen, Planung und Moderation von partizipativen Prozessen und interessiert sich insbesondere für Agglomerationsgemeinden.

**Claire Fischer** ist eine an der Universität Genf ausgebildete Geographin und befindet sich im Ruhestand. Ihr Berufsleben war oft ein Spiegelbild ihres zivilgesellschaftlichen Engagements in den Bereichen Radverkehr, fairer Handel und Kooperation. Derzeit untersucht sie den Wandel des fairen Handels, seine Verbindungen zur Sozial- und Solidarwirtschaft und sein Potenzial für Veränderungen in einer sich tiefgreifend wandelnden Gesellschaft.

**Philippe Koch** ist Professor für Stadtpolitik im Departement Architektur an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW). Er interessiert sich für die Verflechtungen

von Urbanisierung und Demokratie und hat dazu zahlreiche Publikationen veröffentlicht. In seinem neuesten Buch (mit Ross Beveridge, University of Glasgow) – *How Cities Can Transform Democracy* – untersucht er die Bedeutung, die die Stadt in Zeiten globaler Urbanisierung für die Demokratie hat und wieso die Stadt stets einen alternativen demokratischen Horizont bietet.

**Sébastien Lambelet** ist Oberassistent am Institut für Politikwissenschaften der Universität Genf. Seine aktuellen Forschungsschwerpunkte sind die Governance von Schweizer Städten und Agglomerationen, Raumplanungspolitik und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

**Rafael Matos-Wasem** ist Geograph, ausgebildet an der Universidad de Costa Rica und der Universität Genf, und war assoziierter Professor an der Hochschule für Wirtschaft der HES-SO Valais-Wallis. Nach seiner Frühpensionierung ist er nun als unabhängiger Forscher und Lehrbeauftragter tätig. Seine Forschungs- und Lehrtätigkeit umfasst den Städtetourismus, die Nachhaltigkeit im Tourismus, die Verbindung von Tourismus und Kulturerbe, die Stadtgeschichte sowie die Begehbarkeit des städtischen Raums.

**Heike Mayer** ist seit 2009 Professorin für Wirtschaftsgeographie am Geographischen Institut der Universität Bern und Mitglied des Centre for Regional Development (CRED). In ihrer Forschung konzentriert sie sich auf die lokale und regionale Entwicklung mit Schwerpunkt auf Innovation, Unternehmertum und nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung. Sie studierte an der Universität Konstanz und promovierte an der Portland State University. Im Jahr 2020 wurde sie vom Bundesrat für einen Zeitraum von vier Jahren zur Vorsitzenden des Rates für Raumordnung ROR ernannt.

**Franziska Meinherz**, Soziolog\*in, studierte an den Universitäten von Genf, Boston, Bergen, Lissabon und Nijmegen und arbeitet gegenwärtig als Postdoc an der Technischen Universität München. Sie schrieb eine Doktorarbeit zur städtischen

Pendelmobilität an der ETH Lausanne (EPFL) und arbeitet seitdem zu städtischen Mobilitätstransitionen im Allgemeinen. Sie interessiert sich insbesondere für die Auswirkungen unterschiedlicher Transitionsstrategien auf die Mobilitätspraktiken der Bevölkerung und auf politische Aushandlungsprozesse.

**Fiorenza Gamba**, Sozialanthropologin, war Professorin für Kultur- und Kommunikationssoziologie an den Universitäten La Sapienza in Rom und Sassari. Heute ist sie Forscherin am Institut für soziologische Forschung der Universität Genf. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Bereich der Stadtforschung, insbesondere der städtischen Verwundbarkeiten und der Dynamiken der Inklusion, sowie der Anthropologie und Soziologie zeitgenössischer Rituale.

**Patrick Rérat** beschäftigt sich in seiner aktuellen Forschung mit der Fahrradpraxis und -politik. Sein allgemeines Interesse gilt der städtischen und territorialen Dynamik und Fragen der Nachhaltigkeit, betrachtet aus dem Blickwinkel der unterschiedlichen räumlichen Mobilitätsformen. Nach seinem Studium der Geografie an der Universität Neuenburg wurde er zum Professor für Urbanismus und Mobilitätsgeographie an der Universität Lausanne ernannt, wo er das Universitäre Observatorium des Velos und der aktiven Mobilität (OUVEMA) leitet.

**Martin Schuler** ist Geograph, Stadtplaner SIA und Honorarprofessor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Lausanne. Er wuchs in Schaffhausen auf, studierte in Zürich und Reykjavík und arbeitete dann in einem Stadtplanungsbüro in Zürich. Ab 1981 forschte er an der EPFL zu den Themen Migration und Mobilität, Raumentwicklung und Urbanisierung.

Nach seinem Studium der Geografie, Geschichte und Politikwissenschaften an der Philosophischen Fakultät der Universität Lausanne begann **Julien Steiner** 2004 eine Karriere als Journalist bei der Schweizerischen Depeschagentur (Keystone-SDA). Im September 2011 wurde er zum Vize-Kanzler der Stadt Biel ernannt,

eine Funktion, die es ihm ermöglicht, die Entwicklung Biels aus nächster Nähe zu verfolgen.

Die Forschung von **Gian Paolo Torricelli** konzentriert sich auf geografische Informationssysteme (GIS) und Kartografie, und in jüngster Zeit auf den öffentlichen Raum und seine Veränderungen, die Zivilgesellschaft und Partizipation. Er ist Doktor der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften und war Professor für Stadtgeografie sowie Direktor der Beobachtungsstelle für territoriale Entwicklung (OST, 2007-2022) an der Akademie für Architektur der Universität der italienischen Schweiz (USI) in Mendrisio. Er lehrte an den Universitäten von Genf (1982-1990) und Mailand (2002-2009) und war Gastprofessor an den Universitäten von Grenoble-Alpes und Buenos Aires.

# Danksagung

Viele Menschen und Begegnungen haben zur Entstehung dieses Buches beigetragen. Auch wenn wir sicher sind, dass wir einige vergessen haben, möchten wir uns für ihre freiwilligen oder unfreiwilligen, direkten oder indirekten Beiträge in alphabetischer Reihenfolge bedanken bei:

Yves André (Fotografie Neuenburg)

Michel Bassand (für seine originelle Idee der Schweizer  
Metropolisierung)

Quentin Blanchard (Fotografie Biel)

Michel Canonica (Fotografie Arbon)

Yves Delacrétaz (für den Unterstützungsbrief)

ETH-Bibliothek Zürich (Fotografie Zug)

Georg Fischer AG (Fotografie Schaffhausen)

Rémy Gilliland und Danièle Pittet (dafür, dass sie unser Interesse  
geweckt haben und für ihr Interesse an den kleinen Städten in  
der Schweiz)

Jules Grandvillemin (für die Karten)

Christian Helmle (Fotografie Thun)

Charles Kleiber (für den Unterstützungsbrief)

Mirko Menghetti (Fotografie Bellinzona)

Meyer & Kangangi (Fotografie Biel)

Museum für Kunst und Geschichte Neuenburg (Fotografie  
Neuenburg)

Oertli-Stiftung (finanzielle Unterstützung)

Franziska Pugin-Maurer (Korrekturlesen von Teilen der deutschen  
Übersetzung)

Brigitte Ramseyer (Fotografie La Chaux-de-Fonds)

David Rossetti (Fotografie La Chaux-de-Fonds)

Stadtarchiv Thun (Fotografie Thun)

St. Galler Tagblatt (Fotografie Arbon)

Dem Schweizerischen Nationalfonds für seine Unterstützung