

Das Recht im Dienst der Wohnlichkeit

Autor(en): Paul Rüst
Quelle: Basler Stadtbuch
Jahr: 1984

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/b94cb838-36ab-401a-925c-50bb8cf8c56c>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Das Recht im Dienst der Wohnlichkeit

Wer die Entwicklung unserer Stadt und der Wohnlichkeit in unserer Stadt aufmerksam verfolgt, kann überall Erfreuliches zur Kenntnis nehmen, könnte aber manchmal fast zweifeln ob gewisser Bewegungen, die seit langem und fast unaufhaltsam konträr zur Wohnlichkeit verlaufen. Defätismus ist jedoch falsch, der Stadt Basel bleibt nichts anderes, als den Kampf um mehr Wohnlichkeit weiterzuführen. Ein – nicht das einzige – Mittel hiezu ist das Recht.

Der folgende Beitrag will der Wohnlichkeit nachgehen und den Möglichkeiten des Rechts, hier etwas zu verbessern. Unverkennbar ist nämlich, dass der Kanton Basel-Stadt in den vergangenen Jahren in Sachen «Recht und Wohnlichkeit» ganz Bedeutendes geleistet hat, worüber sich einmal zu berichten lohnt. Ohne sich in Details zu verlieren, wollen wir einen wertenden Überblick geben und auch die Frage nicht ausklammern, ob die Wohnlichkeit gerettet, im «Auf-» oder im «Absteigen» begriffen ist, und was allenfalls an weiteren Massnahmen vorzukehren wäre.

Was ist Wohnlichkeit, wem nützt sie?

Der Begriff der Wohnlichkeit ist nicht aus der Rechtswissenschaft hervorgegangen, auch wenn er mittlerweile in Rechtserlasse (beispielsweise im Bundesgesetz über die Raumplanung) und Gerichtsurteile Eingang gefunden hat. Die «Wohnlichkeit» entstammt der planerischen und politischen Alltagspraxis. Dabei ist aufschlussreich, dass man von Wohnlichkeit erst zu sprechen begann, als

man – im Laufe der sechziger Jahre – nach und nach die Mängel in der Stadtentwicklung feststellte. Mit «wohnlich» umschrieb man all das, was man sich als Eigenschaften seiner Wohnumgebung wünschte – und bedroht glaubte.

Die Wohnlichkeit ist ein gefühlbetonter, teilweise subjektiver und sicher ein programmatischer Begriff. Sie lässt sich umschreiben als Zustand der äusseren Wohnumgebung, der bei den Menschen ein physisches und psychisches Wohlbefinden auslöst. Konkret dazuzählen sind das Stadtbild, Natur und Landschaft, eine wohnliche im Sinne einer von Menschen bewohnten Umgebung, der Schutz vor übermässigem Lärm und vor einer Luftverunreinigung, die unseren Lebensraum zu beeinträchtigen droht.

Die Wohnlichkeit findet einen Gradmesser in der Abwanderung, welche vor Jahren Basel erfasst hat. Auch wenn als deren Hauptgrund – in Basel wie in anderen Städten – das zu geringe Angebot von Familienwohnungen erkannt ist, belegen doch zahlreiche Untersuchungen, dass unmittelbar danach der mangelnden Wohnlichkeit die zweitgrösste Bedeutung zukommt. Was dem Kanton Basel-Stadt mit der Abwanderung widerfährt, ist leicht zu erkennen: nicht nur eine zahlenmässige Verringerung der Wohnbevölkerung, sondern der überproportionale Verlust von Schweizern, von mittleren und oberen Schichten und von Familien mit Kindern. Damit geht einher ein grosser Verlust von Steuerpotential und von politischer Substanz, die Entflechtung von

Wohnen und Arbeiten und dadurch ein An-schwellen des Pendlerverkehrs. Grund genug, das Problem Wohnlichkeit ernst zu nehmen.

Vorbildlich in Sachen Stadtbild

Die grössten Anstrengungen – und wohl auch besten Resultate – zur Wohnlichkeitsverbesserung sind im Bereich des Stadtbildes festzustellen. Hier war einerseits die Fehlentwicklung besonders augenfällig mit dem Nieder-reissen alter Häuserzeilen und dem Erstellen von oftmals monotonen und geschmacklosen Neubauten, mit der Umwandlung des öffentlichen Raums insbesondere für den Strassenbau, mit der Verdrängung von Wohnraum durch Geschäftsbauten und einer Veränderung des Stadtbildes in einer Geschwindigkeit, die den Bewohner kaum mehr mitkommen liess und zunehmend verunsicherte. Andererseits ist von Bedeutung, dass hier Kompetenzen des Kantons noch in weitem Rahmen vorhanden sind, während in anderen Gebieten die Bundesregelung bedeutender ist.

Beginnen möchten wir mit der Änderung des Hochbautengesetzes von 1976. Sie reduzierte insbesondere die Überbaumöglichkeit in Hinterhöfen, welche ursprünglich recht grosszünftig konzipiert worden war. Dies nicht zuletzt deswegen, weil man eine Zunahme der Bevölkerungszahl bis über 300 000 annahm und hier noch Wohnbaumöglichkeiten sah. Bei einer Ausnützungsziffer von 50%, welche zur Reduktion der Bebauung im Hinterland beitrug, wurde jetzt der freizuhaltende Anteil an dem hinter der Baulinie liegenden Land auf 50% erhöht. Von dieser Freifläche sind im übrigen $\frac{2}{3}$ zu begrünen. Nicht erfasst von dieser Neuregelung ist allerdings das Bauen im Vorderland der Parzellen längs der Bau- und Strassenlinien. Die Auswirkungen dieser neuen Ordnung lassen sich leicht feststellen: Neu überbaute Hinterhöfe erscheinen offener und

freundlicher als die nach früherem Recht maximal «ausgefüllten». Ähnlich wirkt eine strenge Praxis bezüglich der Vorgärten, wo nur noch ausnahmsweise, bei dringendem Bedürfnis eines Gewerbebetriebs nach Güterumschlagsflächen etwa, von der Vorschrift der Begrünung abgewichen werden darf.

Eine wesentliche Differenzierung in Sachen Stadtbildschutz brachte 1977 die Einführung der Stadt- und Dorfbild-Schonzone und -Schutzzone, welche die alte und zu wenig differenzierte Altstadtzone ablösten. Die Schonzone ist grundsätzlich eine Bauzone, in der abgebrochen und gebaut werden darf. Es ist aber der Charakter der betreffenden Bebauung – gemeint nicht des einzelnen Hauses, sondern des Strassenzugs und des Quartiers – beizubehalten. Damit ist dem früher oft allzu raschen Auswechseln der Bausubstanz, das die Bewohner verunsicherte, die Spitze gebrochen worden. Das Auswechseln hatte sich vor allem dort bezahlt gemacht, wo die tatsächliche bauliche Nutzung deutlich unter der rechtlich zulässigen lag, eine Möglichkeit, die mit der Einweisung in die Schonzone nicht mehr gegeben ist.

Dem Zweck der Bewahrung der Bausubstanz selber dienen die Stadt- und Dorfbild-Schutzzone sowie das Denkmalschutzgesetz von 1980. Die Kombination beider rechtlicher Instrumente ist als geglückt zu bezeichnen, da mit der Zone ein grossflächiger Schutz, beispielsweise eines ganzen Strassenzuges, möglich ist, während mit den Einzelverfügungen nach dem Denkmalschutzgesetz ein gezieltes Erfassen einzelner Objekte möglich ist. Mit

Beispiel eines gegen bauliche Eingriffe geschützten Strassenzuges: Eulerstrasse zwischen Leimen- und Schützenmattstrasse.

Auf Initiative der Anwohner entstandene Wohnstrasse: die Bärenfelsenstrasse im Kleinbasel.



beiden Instrumenten dürfte ein guter, die Bedürfnisse des Stadtbildes befriedigender Schutz der alten Bausubstanz möglich sein. Zu bedauern ist, dass der Schutz – wie oben bereits ausgeführt – erst neueren Datums ist und bereits zahlreiche erhaltenswerte Objekte verschwunden sind. Erwähnt werden muss, dass die privaten Grundeigentümer grosse Leistungen für das Stadtbild erbringen, welche teilweise zwar von staatlicher Seite auferlegt, jedoch nur zu einem kleinen Teil durch Unterstützung von dieser Seite ausgeglichen werden.

Nicht nur die Rechtssätze an sich sind von Bedeutung, sondern auch deren Anwendung. Ein gutes Beispiel liefert diesbezüglich die Stadtbildkommission. Diese ist – teilweise in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege – verantwortlich für die Durchsetzung der Bestimmungen über «Stadtbildpflege und Denkmalschutz» in der Verordnung zum ZGB-Einführungsgesetz. Demzufolge sind Baubewilligungen «zu verweigern, wenn sie das Strassen-, Platz-, Stadt-, Dorf-, Landschafts- oder Aussichtsbild verunstalten oder erhebliche kulturelle, geschichtliche oder künstlerische Werte eines Bauwerkes beeinträchtigen würden». Im Gegensatz zu früher kann man heute erkennen, wie um Gestaltung und Einpassung von Neubauten in das bestehende Stadtbild gerungen wird. Die Einflussnahme im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ausserordentlich wertvoll und langfristig erfolgversprechend, ohne die Bauherren wirtschaftlich übermässig zu belasten.

Schliesslich ist auf die zur Zeit bedeutendste Unternehmung in bezug auf das Stadtbild, die Zonenplanrevision, hinzuweisen. Parallel zu den planerischen Arbeiten werden dabei verschiedene rechtliche Probleme geregelt: 1979 beschloss der Grosse Rat die Einführung der Planungszone, welche auch vom Bundesge-

setz über die Raumplanung gefordert wird. Sie stellt eine Sicherungsmassnahme dar, um zu verhindern, dass durch vorzeitiges Abreissen und Neubauen die Absichten der Zonenplanrevision umgangen werden. Mit dem am 13. Juli 1984 dem Grossen Rat zugeleiteten Ratschlag über die Revision des Zonenplans in der inneren Stadt wird beantragt, die bisherige «Zone der Grünflächen» in eine «Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (öBA)» und eine eigentliche «Grünzone» aufzuteilen. Gleichzeitig soll die bisherige Verpflichtung des Kantons zur Bezahlung einer Entschädigung für die Einweisung auf diejenigen Fälle beschränkt werden, in denen dies nach der Praxis des Bundesgerichts über die materielle Enteignung notwendig ist, während nach der geltenden Regelung des Hochbautengesetzes eine solche in allen Fällen zu zahlen ist. Die planerischen Arbeiten selber haben zum Ziel, der Stadt ihre Identität zu bewahren und sie wohnlicher zu machen. Ohne dass Basel zu einer Gartenstadt umfunktioniert werden soll, sind Korrekturen sicher angemessen. Mit dem Gewinn an Wohnlichkeit geht zweifellos ein gewisser Verlust in quantitativer Hinsicht, etwa bezüglich der Möglichkeit der Erstellung von zusätzlichem Wohnraum, einher, was jedoch insgesamt zu vertreten ist. Die «Wohnungsnot» in Basel, welche oben bereits als die Hauptursache der Abwanderung aus der Stadt erkannt wurde, beruht ohnehin nicht auf dem mangelnden Angebot, sondern auf den massiv gestiegenen Ansprüchen der Bewohner (Wohnflächenbedarf 1960 25 m² pro Kopf, 1980 45 m²!).

Für eine bessere Luft...

Eine Betrachtung des kantonalen rechtlichen Instrumentariums lässt hier Positives und Nachteiliges erkennen. Als Nachteil aus der Sicht des Kantons muss angesehen werden,

dass sich dessen Kompetenz zur Bekämpfung der Luftverschmutzung auf die Emissionsgruppen Feuerungen und Industrie/Gewerbe beschränkt, während die Zuständigkeit bezüglich des Verkehrs fast ausschliesslich beim Bund liegt. Dabei trägt der motorisierte Strassenverkehr in den Städten zu einem massgeblichen Teil zur Luftverschmutzung bei.

Gestützt auf das Gesetz über das Sanitätswesen und die Gesundheitspolizei von 1864 und das Hochbautengesetz von 1939 hat der Regierungsrat zwei massgebende Verordnungen betreffend die Luftverunreinigung aus Feuerungen und aus Industrie/Gewerbe erlassen: Die «Verordnung über Feuerungen mit flüssigem Brennstoff (Ölfeuerungen)» aus dem Jahre 1933 – eine der ersten in dieser Art in der Schweiz – trug wesentlich zur Verringerung des Schadstoffausstosses aus den Ölfeuerungen bei; mit der «Verordnung über die Reinhaltung von Luft» von 1975 kam eine Bearbeitung der übrigen Feuerungen (z.B. der Kehrichtverbrennungsanlage) und vor allem der Industrie- und Gewerbebetriebe in Gang. Es kann mit Befriedigung festgestellt werden, dass hier – mit dem Einsatz grosser finanzieller Mittel aufseiten der Privaten – bedeutende Fortschritte erzielt wurden und sich die ausgestossenen Schadstoffmengen deutlich reduziert haben. Gegensätzlich verläuft die Entwicklung beim Verkehr, worüber weiter unten noch zu berichten sein wird.

... und mehr Ruhe

In verschiedener Hinsicht ähnlich wie beim Thema «Luft» ist die Situation beim «Lärm». Nur über wenig Kompetenzen verfügt der Kanton auf dem Gebiet des Verkehrs, welcher jedoch in städtischen Agglomerationen über 80% der Gesamtlärmbelastung ausmacht. Legifert hat denn der Kanton auf den Gebieten, auf denen ihm dies möglich war. Die «Ver-

ordnung über den Lärmschutz in Bau, Industrie und Gewerbe (Lärmverordnung BIG)» von 1977 enthält Bestimmungen über «die Erstellung und den Betrieb von Bauten, Einrichtungen und anderen ortsfesten Anlagen, sowie ortsungebundenen Maschinen und Geräten aller Art». In der Praxis, welche aufseiten der Behörden streng und konsequent ist, wird diese Verordnung angewendet bei Baustellen (Baumaschinen), Industrie- und Gewerbebetrieben, so auch bei der Abwasserreinigungsanlage in Kleinhüningen, bei Werkhöfen, bei der Entlüftung von Autoeinstellhallen usw. Nicht zur Anwendung kommt die Verordnung in den Fällen, da die zulässige Lärmemission an und für sich zu gross ist, jedoch durch den noch grösseren Strassenlärm über-tönt wird. Eine Beseitigung des geringeren Lärms würde die Gesamtlärmsituation kaum verändern und müsste darum als unverhältnismässig und als Schikane eingestuft werden.

Hauptübel Verkehr

Wenn hievor über verschiedene Gebiete erfreuliche Feststellungen, sowohl im Hinblick auf die rechtlichen Grundlagen wie auf die praktische Durchsetzung, gemacht werden konnten, so ändert sich das Bild, wenn man den Verkehr betrachtet.

Beim Verkehr handelt es sich nicht wie bei Stadtbild, Luft, Ruhe um ein zu schützendes Gut, sondern um eine menschliche Aktivität, die als Verursacherin die Wohnlichkeit in verschiedener Hinsicht beeinträchtigt. Fortschritte bei der Eindämmung der durch den Verkehr, und hier geht es vorab um den motorisierten Strassenverkehr, erzeugten Beeinträchtigungen waren und sind nur sehr schwer zu erzielen. Nicht zu übersehen ist, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung selber aktiv daran teilhat und sich nur ungern Belastungen und Beschränkungen auferlegen lässt.

Von grösserer Bedeutung ist jedoch, dass das Volumen des Verkehrs seit Jahren und auch heute noch mit grosser Regelmässigkeit zunimmt. Soweit gewisse Verbesserungen, beispielsweise hinsichtlich des Abgasausstosses, erreicht werden, laufen sie Gefahr, durch den grösseren Verkehrsumfang wieder «ausgeglichen» zu werden.

Festzustellen ist sodann, dass die Kompetenzen des Kantons, wie oben bereits mehrfach erwähnt, im Bereich Verkehr nur sehr beschränkt sind. So ist der Bund zuständig für die Emissionsbekämpfung an der Quelle, das heisst für den Erlass von Abgas- und Lärmgrenzwerten bei Fahrzeugen, oder den Einbau von Katalysatoren, ebenso für Vorschriften bezüglich des Treibstoffs (Bleigehalt). So ist es der Bund, der über die steuerliche Belastung des Treibstoffs, beispielsweise eine Besserstellung von umweltfreundlichem Benzin, entscheiden könnte. Es lässt sich leicht feststellen, dass hier rechtliche Möglichkeiten gegeben sind, die die Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt in ganz entscheidender Weise vermindern könnten, jedoch bis heute nur in völlig ungenügender Weise ausgeschöpft werden.

Die rechtliche Regelung steht dem Bund schliesslich auch zu im Bereich der Verkehrsregelung (Strassenverkehrsgesetz, SVG). Direkten Einfluss auf die Wohnlichkeit kann der Bund hier nehmen mit der – zur Zeit der Niederschrift dieses Artikels noch heftig umstrittenen – Temporeduktion auf 80/100 km/h, aber auch mit diversen Regelungen wie Wohnstrasse, Geschwindigkeitsbeschränkung in Einzelfällen, Zulassung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen oder Beschränkung des Pendlerparkings in Wohnquartieren. In diesen Punkten hat der Bund immerhin durch Rechts- und Praxisänderungen verschiedene Verbesserungen vorgenommen.



Entscheidungsbefugnisse hat der Kanton auf dem Gebiet der Strassenplanung, nur beschränkte allerdings bei den Nationalstrassen. Grössere Bewegungen zugunsten von mehr Wohnlichkeit sind hier aber vorerst nicht zu erwarten, da nicht einmal Einigkeit darüber besteht, ob Hochleistungsstrassen der Wohnlichkeit durch Verflüssigung und Kanalisierung des Verkehrs dienen oder ob sie eher durch die Ausweitung der Strassenkapazität und kürzere Reisezeiten dem Privatverkehr Vorteile bringen. Weniger umstritten scheint hingegen die Verkehrsberuhigung in den Quartieren durch wechselseitiges Parkieren, Anrampungen und Wohnstrassen. Hier wäre es zweifellos angemessen, wenn der Kanton nach mehrjährigem Sammeln und Auswerten von Erfahrungen diese ihm zustehenden Möglichkeiten in grossem Stil in allen Wohnquartieren zur Anwendung brächte. Erfreulich ist, dass die kantonale Verwaltung offenbar gewillt ist, gemäss den neuen rechtlichen Möglichkeiten das Abstellen von Autos durch Pendler in den Wohnquartieren zu beschränken.

Der Verkehr mit seiner vielfältigen Beeinträchtigung der Wohnlichkeit erscheint als das wohl zentrale Objekt beim Kampf um mehr Wohnlichkeit. Eine Konzentration hierauf dürfte sich rechtfertigen.

Einige weitere Beispiele

Ein Beispiel, wie der Kanton auf der Verursacherseite ein Problem rasch und konsequent anpacken kann, liefert das Energiespargesetz von 1983. Die Energie beeinträchtigt Wohnlichkeit und Umwelt bei der Produktion, beim

Starke Beeinträchtigung der Wohnlichkeit durch den Pendlerverkehr.

Von Anwohnern liebevoll als Kleingarten gestaltete Baumscheibe an der Rüttimeyerstrasse.

Transport und beim Verbrauch. Das Sparen von Energie bringt somit Verbesserungen auf breiter Front. Das Basler Gesetz ist gesamtschweizerisch an der Spitze und kann bei konsequenter Anwendung namhafte Verbesserungen mit sich bringen.

Eine grosse Anstrengung unternahm der Kanton zum Schutz der Natur mit dem Baumgesetz von 1980. Gefahr droht den Bäumen jetzt jedoch weniger von der Bautätigkeit her als vielmehr von der Luftverunreinigung u.a.

Als letztes kann auf die wohnliche, im Sinne der von Menschen bewohnten Umgebung hingewiesen werden. Mit dem – bislang nur ausnahmsweise eingesetzten – Paragraphen 15 des Gesetzes über die Förderung des Wohnungsbaus und den in Bearbeitung stehenden Wohnanteilplänen liesse sich das grossflächige Eindringen von Geschäftsbauten in eigentliche Wohngebiete verhindern. In wirtschaftlicher wie in psychologischer Hinsicht günstig auswirken kann sich schliesslich das Gesetz über die Förderung von Wohnungserneuerungen, das neuerdings finanzielle Unterstützung nicht nur für Neubauten, sondern – wie der Name besagt – auch für Sanierungen vorsieht; günstigere Mietzinsen und ein weniger rasches Auswechseln von Häusern dürfte die Folge sein.

Wende zum Besseren? Was bleibt zu tun?

Auf wenigen Zeilen eine treffende Aussage über die Entwicklung der Wohnlichkeit zu machen, dürfte kaum angängig sein. Immerhin haben sich aus den vorstehenden Ausführungen gewisse Schwerpunkte ergeben, einerseits wo eindeutige Erfolge verzeichnet werden können, und andererseits wo die Entwicklung zu ernsthaften Sorgen Anlass geben muss. Feststellen liess sich auch, dass der Kanton Basel-Stadt bei zahlreichen in seinem Kompetenzbereich liegenden Fragen grosse

Anstrengungen unternommen und eindeutige Resultate vorzuzeigen hat. Umgekehrt verfügt der Bund auf zahlreichen Gebieten, insbesondere seit dem Erlass des Bundesgesetzes über den Umweltschutz, über gute Rechtsgrundlagen, hat jedoch offensichtliche Mühe, diese auch in dem erforderlichen, konsequenten Masse durchzusetzen.

Hier ist eine weitere Überlegung anzufügen. Die in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten laufend gestiegene Belastung der Umwelt ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass der Umfang der menschlichen Aktivitäten kontinuierlich zugenommen hat. Mit technologischen Massnahmen konnten Verbesserungen erreicht werden, was sich jedoch in Zukunft immer schwieriger und aufwendiger gestalten wird. Zu erwähnen ist hier einerseits der motorisierte Strassenverkehr, dessen dauernde Zunahme den Lärm, die ausgestossene Schadstoff-Fracht und den Energieverbrauch erhöht, die Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer schmälert und durch zusätzlich notwendig werdende Strassenbauten Stadt- und Landschaftsbild zu beeinträchtigen droht. Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich auf dem Gebiet des Wohnungsbaus: Die Beanspruchung von Wohnraum durch unsere Bevölkerung nimmt kontinuierlich zu. Soweit diese Zusatznachfrage durch vermehrte bauliche Ausnützung des städtischen Bodens erfolgt, droht sie der Erhaltung des Stadtbildes zuwiderzulaufen und verbleibende Grünflächen zum Verschwinden zu bringen. Soweit die Nachfrage durch den Bau von Häusern in der Umgebung der Stadt befriedigt wird, bedeutet das Landschaftsverzehr, vermehrt wegen der längeren Wege zwischen Wohn- und Arbeitsort den Pendlerverkehr und zwingt umgekehrt die Stadtbewohner zu entsprechend längeren Fahrten, wenn sie ihre Freizeit in der Natur verbringen wollen. Schliesslich ist nicht zu

übersehen, dass die Bemühungen um das Sparen von (Heiz-)Energie durch Isolationen und Raumtemperatursenkungen durch die grössere Wohnraumbeanspruchung weitgehend ausgeglichen werden dürfte.

Aus diesen Ausführungen lassen sich verschiedene Schlüsse ziehen: Einerseits sollten die Bemühungen um mehr Wohnlichkeit vermehrt auf die eigentlichen Ursachen der festgestellten Entwicklung gerichtet werden. Dies bedarf neuer rechtlicher Mittel und dürfte im Rahmen einer freiheitlichen und demokratischen Ordnung nur mit grossen Anstrengungen erreichbar sein. Im übrigen ergibt sich, dass zahlreiche Beeinträchtigungen unserer Wohnlichkeit auf die gesteigerten Bedürfnisse der Bevölkerung zurückzuführen sind und eine grundlegende Änderung nur denkbar ist, wenn die Anspruchsinflation gedämpft werden könnte. Schliesslich erscheint es als sinnvoll, grundlegende Beeinflussungen der menschlichen Verhaltensweisen mit lenkenden, wirtschaftlich wirkenden Massnahmen wie Kausalabgabe oder Lenkungssteuer, nicht jedoch durch hoheitliche, staatliche Bestimmungen, welche eines zu grossen und zu bürokratischen Aufwandes bedürften, zu erreichen versuchen. (Da die obigen Ausführungen als kurz und summarisch erscheinen dürften, sei hier der Hinweis auf die Arbeit gestattet, die dem vorliegenden Bericht zugrunde liegt, nämlich die Dissertation des Schreibenden mit dem Titel «Das rechtliche Instrumentarium zum Schutze der Wohnlichkeit im Kanton Basel-Stadt». Dort sind die erwähnten Überlegungen in der erforderlichen Breite und Tiefe dargelegt worden.)

Das Bemühen um mehr Wohnlichkeit ist jedoch nicht ausschliesslich eine Sache des Rechts, sondern auch der Technologie, der Wirtschaft und der Politik, somit von uns allen.