

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 12 (1955)
Heft: 11-12

Artikel: Verkehrte Städte - Städteverkehr
Autor: Schilling, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783204>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Verkehrte Städte — Städteverkehr

J. Schilling, cand. Arch., Zürich

Wir beginnen uns um ihn zu kümmern, um den Verkehr. Jeder achte Schweizer ist Motorfahrzeugbesitzer, jeder vierte möchte es gerne sein. Aber schon heute sind mancherorts die Strassen chronisch verstopft. Die Kraft der Motoren wächst, doch wird es zusehends schwieriger, sie auch auszunutzen. Der Verkehr ist zum Problem geworden. Bald ist es zu spät, sagt man, und mit ungewohnter Intensität geht der Schweizer nun daran, dem Ungeheuer den Meister zu zeigen. Verkehrsgutachten hier und dort, erweiterte und verschobene Bahnhöfe, gross angelegte Autobahnen, Autobus oder Tram? Wir sprechen von der zweiten und dritten Verkehrsebene, überlegen uns die Binnenschiffahrt — und jeder spricht dabei mit, als ob er vom Fach sei. Alles flucht über den Verkehr. Aber seien wir ehrlich, wer hat nicht seine Freude am ständig wachsenden Verkehr? Freuen wir uns nicht nur über ein neues, schnittiges Automodell, über die Leichtstahlgrossraumwagen der städtischen Betriebe, den Gelenkautobus und die 12 km Autobahn in der Innerschweiz? Wir sind sogar stolz darauf, wenn wir am Sonntagabend in einer nicht endenwollenden Autoschlange nach Hause fahren. Allerdings ist es bitter, zu hören, dass jedes Jahr Einer von 5000 totgefahren wird, oder dass auf 100 im Verkehr stehende Motorfahrzeuge ein Toter entfällt, oder dass je 1 Milliarde Personenkilometer 70 Menschen das Leben kosten. Dagegen müssen wir uns zur Wehr setzen, denn seien wir uns klar: Verkehr ist ein notwendiges Uebel. Er kostet Geld, viel Geld. 14 von 100 Schweizern leben vom Verkehr. Sie produzieren unsichtbare Personen- und Tonnenkilometer. Der Verkehr hat seine volkswirtschaftliche Funktion. Von einem gewissen Grad an wird er aber zum erzwungenen Leerlauf. Sein Anteil am Sozialprodukt erhöht die Preise. Er ist nicht direkt produktiv; darum müssen wir versuchen, den Verkehr auf ein tragbares Mass zu reduzieren und seine Wege möglichst rationell auszunutzen.

Die bekannten Verkehrsgutachten gehen, sicher zu recht, davon aus, dass sich die Zahl der Motorfahrzeuge in nicht allzu ferner Zeit verdoppelt oder verdreifacht haben wird. Wo aber steht geschrieben, dass diesem Mehrverkehr hier und überall ein erweiterter Verkehrsraum zur Verfügung zu stellen ist? Könnte man ihn nicht aus solchen Gebieten verdrängen, wo ihm nur mit brutaler Gewalt Raum zu schaffen wäre? In Stadtteilen nämlich, deren Strassen nun einmal anders dimensioniert wurden: durch das Aussperren individueller Verkehrsmittel, durch beschränkte oder taxpflichtige Parkierdauer. Kollektiven Verkehrsmitteln steht naturgemäss der Vorrang über die individuellen zu. Ihr Wirkungsgrad, gemessen am benötigten Platz, ist ungleich grösser; ihre volkswirtschaftliche Notwendigkeit unbestritten. Solche Massnahmen bringen Unannehmlichkeiten mit sich. Diese stehen aber in keinem Verhältnis zum Aufwand, der nötig wäre,

wollte man jedem individuellen Verkehrsanspruch unbesehen Rechnung tragen. Wir stehen vor einer grundsätzlichen Entscheidung. Entweder, wir trachten darnach, unsere Städte, so wie sie uns vertraut sind, zu erhalten, oder wir opfern sie dem Verkehr. Dann haben wir sie mit Ringelbahnen auszugestalten, die den Verkehr nach Art, Zweck und Richtung möglichst flüssig um die entzauberten Innenstädte spülen. Will man den Verkehr von Innenstädten abhalten, wird man Parkinghäuser an Ausfallstrassen erstellen und ein entsprechend leistungsfähiges öffentliches Transportsystem einführen müssen.

Geschäftsinhaber in der Innenstadt befürchten einen Rückgang des Umsatzes, wenn nicht jeder im eigenen Vehikel vor den Laden fahren kann. Doch, wo an der Bahnhofstrasse in Zürich ist es heute noch möglich, das Auto direkt vor der Türe des angezielten Ladens zu parkieren? Ausserdem: die Schluckfähigkeit des Geschäftszentrums ist eben beschränkt. Ein Mehr von Käufern kann unter Umständen gar nicht mehr bedient werden. Ein kluger Geschäftsmann wird daher seinen Laden oder eine Filiale im Aussenquartier aufschlagen. Stellt er eine genügend grosse Parkierungsfläche zur Verfügung, wird ihm der Erfolg nicht ausbleiben. Beispiele dieser Art lassen sich in Amerika studieren, wo in neuester Zeit Einkaufszentren ausserhalb der Städte auf freiem Feld entstanden sind und trotzdem, oder eben deshalb, ausgezeichnet rentieren. Oft sind es verschiedene Interessenten, die sich zur gemeinsamen Erstellung eines solchen Einkaufszentrums zusammenschliessen. Warum sollte Aehnliches auch nicht bei uns möglich sein? Zu den Verkaufsläden können noch Kinos, Unterhaltungsstätten, Vortragsäle usw. kommen. Ein solches Nebenzentrum ist schnell und bequem erreichbar. Seinerseits sollte es mit der City durch eine Schnellbahn verbunden sein. Die Innenstadt wird damit entlastet; Verkehr unnötig gemacht.

Andere Möglichkeiten zur Verminderung des Verkehrs sind schon des öfters diskutiert worden. Einführung der englischen Arbeitszeit und der Fünftagewoche; Vergrösserung des Wohnungsangebotes, so dass der Arbeiter und Angestellte seine Wohnung nahe beim Arbeitsplatz finden kann; Verhinderung des weitern Wachstums grosser Städte, durch die Anlage von Satellitenstädten, oder, in einem weitern Umkreis, durch den Bau neuer, selbständiger Städte.

Siedelt man zum Beispiel 20 000 Menschen in einer neuen, selbständigen Stadt an, so hat man mit grosser Wahrscheinlichkeit erreicht, dass sich die Großstädte nicht auch noch zusätzlich um diese 20 000 Einwohner ausgeweitet haben, mit allen Rückwirkungen auch auf den Verkehr. So schwer es hält, den stetig wachsenden Verkehr in Großstädten zu bewältigen, so einfach ist es, denselben

in neuen, von Anfang an richtig angelegten Städten zu führen.

Geschäfts- und Kulturzentrum, Schule und Verwaltung sind zu Fuss erreichbar. Ebenso können industrielle Arbeitsplätze in höchstens 15 Minuten zu Fuss erreicht haben. Der Durchgangsverkehr mit dem Anschlusswerk für die Stadt liegt peripher. Er bildet zugleich die erwünschte Trennung von Industrie- und Wohngebieten. Leistungsfähige Wege verbinden die Stadt bequem und rasch mit der Nachbarstadt und der Hauptstadt. Haben es die modernen Verkehrsmittel überhaupt erst möglich gemacht, großstädtische Konzentrationen entstehen zu lassen, so sollen sie uns jetzt helfen, eben diesen Konzentrationen Einhalt zu gebieten. Die moderne Technik wird damit zum erwünschten Hilfsmittel, wenn wir sie nur immer richtig ausnützen. Ich sage ausdrücklich ausnützen. Es ist falsch, zu glauben, man könne mit der noch so geschickten Anordnung von Verkehrswegen einen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung der Bebauung ausüben. Es gibt zuviele Beispiele, die das Gegenteil beweisen. Denken wir etwa an das Limmattal, das verkehrstechnisch hervorragend günstig liegt. Jedermann erwartete darum nach dem Krieg eine gewaltige Ausbreitung der Stadt nach dieser Richtung. Weit gefehlt; hinter dem Milchbuck, verkehrsorganisatorisch und auch klimatisch weit ungünstiger gelegen, hat sich eine neue Großstadt, im Rahmen der Großstadt Zürich, ausgebreitet. Die Bodenpreise waren hier für die Entwicklung bestimmend. Eine planlos durch den Uetliberg ins Reppischtal gelegte Schnellbahn könnte daher leicht zu einem städtebaulichen Fiasko werden, wenn nicht zuvor der Bau einer Satellitenstadt von Fachleuten verschiedenster Richtungen sorgfältig geplant worden ist. Verbinden wir neue und bestehende Städte mit raschen, nicht durch Zwischenstationen gehemmte Verkehrsverbindungen, so ist es gegeben, dass das dazwischen liegende Gebiet der Landwirtschaft erhalten bleibt. Das heutige, nicht differenzierte und engmaschige Verkehrsnetz hingegen leistet der wahllosen Niederlassung von Industrien im Lande herum Vorschub. Was wir jedoch anstreben, ist die Dezentralisierung der Bevölkerung im Grossen, dabei aber deren Konzentrierung im kleinen Raum.

Eine solche Besiedlungskonzeption deckt sich mit unserem staatspolitischen Aufbau. Dieser trägt weder die zu weit getriebene Vereinzelung der Bevölkerung noch deren übermässige Konzentration in Großstädten. In beiden Fällen ist mit einem Absterben unseres politischen Lebens zu rechnen.

Nochmals sei betont, dass es nicht die Verkehrsadern sind, welche die Besiedlungsstruktur diktiert. Vielmehr haben wir die uns gemässe Besiedlungsform zu schaffen und dazu das günstige Verkehrssystem zu wählen. Der viel verbreitete Glaube, dass die Verkehrslage in erster Linie über die Entwicklung eines Gebietes oder einer Ortschaft entscheide, ist nur sehr bedingt richtig. Es gibt Gebiete, die verkehrsmässig sehr schlecht liegen und sich doch gut entwickelt haben, und es gibt solche, die eine erstklassige Verkehrslage aufweisen,

und trotzdem zurückgeblieben sind. Weit entscheidender als die Verkehrslage sind die Menschen, die ein bestimmtes Gebiet besiedeln. Von ihnen, von ihren schöpferischen und wirtschaftlichen Fähigkeiten hängt es ab, ob ihr Land mehr als nur den Ertrag abwerfe, was auch ohne sie darauf wachsen würde.

Wir müssen nicht nur darnach trachten, den Verkehr dort einzuschränken, wo er wirklich unnötig ist, wir müssen auch versuchen, die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel wirklich auszunützen. In und ausserhalb der Stadt leisten wir uns gelegentlich einen unglaublichen Luxus, laufen doch nicht selten Eisenbahn, Tram, Autobus und individuelle Verkehrsmittel praktisch parallel. Keine der nötigen festen Anlagen wird dabei wirklich ausgenutzt. Wir sagen dem Verkehrsfreiheit, ohne zu merken, dass wir hier einer Verkehrsmisswirtschaft Vorschub leisten. Jedwelches Verkehrsmittel hat seinen optimalen Einsatzbereich. Wenn wir schon von Verkehrswirtschaft reden, so wäre zu erwarten, dass sie den Regeln der Oekonomie entsprechen würde. Statt dessen treiben wir Verkehr um des Verkehrs willen, erwarten von ihm weiss was für Auswirkungen und vergessen darob, dass der Verkehr auch heute, wie zu allen Zeiten, aus Besiedlung und Wirtschaft anfällt. Dort sind die wirklichen Ansatzpunkte, und nicht beim Verkehr.

So ist es gegeben, sich zunächst einmal die mögliche Besiedlung zu überlegen, ehe man daran geht, grossartige Verkehrspläne aufzustellen. Ein Verkehrsplan ohne Stadtplan nützt nichts. Gerade darin liegt ja die Misère des heutigen Städtebaues, dass man zuerst Strassen plant, um dann um sie herum, sofern der Platz noch reicht, Häuser zu gruppieren, statt zunächst einmal die Siedlungsentwicklung zu sehen, um hernach zu überlegen, wie sie erschlossen werden kann. Heute sind Städte und Dörfer noch geduldete Attribute des Verkehrs. Die Achtung vor ihrer Eigenart, vor ihrem Eigenleben ist verlorengegangen. Eine kleinliche Buchhaltermentalität rechnet uns vor, dass es sich nicht lohne, sagen wir wegen 5 bis 10 % Verkehrsanfall Städte zu umfahren. Als ob es bei diesen 5 bis 10 Prozent des heutigen Anfalls bleiben würde. Man rechnet uns vor, dass es billiger sei, Strassen zu verbreitern, wie dies im Falle Zürich - Winterthur geschah, um hernach doch eine Autobahn bauen zu müssen.

Jetzt, wo man daran geht, mit einem beinahe nationalen Schwung den gesamtschweizerischen Strassenverkehr neu zu regeln, jetzt ist auch die Zeit, die Besiedlung des Landes zu überdenken. Tun wir das nicht, und huldigen wir weiterhin ausschliesslich dem Verkehr, so haben wir die wirkliche Aufgabe nicht begriffen und sie wieder einmal mehr vertagt.

Verkehrsplanung, Besiedlungsplanung, Energieplanung usw. sind eine Einheit. Und eben darin, in dieser Einheit, fällt der neuen Stadt eine sehr wichtige, sogar eine entscheidende Rolle zu. Und da hat Max Frisch sicher recht: wenn wir dieses Problem nicht lösen, lösen wir auch die andern nicht.