

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79 (1961)
Heft: 8

Artikel: Die Expresstrasse im Stadtorganismus
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-65466>

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>

Die Expresstrasse im Stadtorganismus

DK 711.7

Bekanntlich ist mit den Nationalstrassen auch das Prinzip festgelegt worden, die Autobahnen im Gebiet der Städte Genf, Lausanne, Bern, Basel, Zürich, Luzern und St. Gallen mittels Expresstrassen zu verbinden. Der Band 4 des Berichtes über die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes, der diese Strassen im einzelnen zur Darstellung bringen soll, steht aus, so dass man sich bis jetzt immer noch kein genaues Bild über die verschiedenen Vorschläge machen kann.

Die Expresstrassen sollen drei Funktionen erfüllen: erstens dienen sie dem Durchgangsverkehr von Autobahn zu Autobahn im Stadtgebiet, zweitens bilden sie die Verbindung zwischen entfernten Stadtteilen und drittens sind sie Träger des Ziel- und Quellverkehrs zur und von der Stadt. Dieser dreifachen Aufgabe entsprechend soll ihr Ausbau grosszügig werden; die Auf- und Abfahrten haben sich dem städtischen Hauptstrassennetz anzupassen. Die Expresstrassen sind Bestandteile des Nationalstrassennetzes, und folglich wurden sie den gleichen gesetzlichen Regelungen unterstellt wie diese: die betroffenen Städte können sich grundsätzlich nicht gegen die Ausführung der Strassen zur Wehr setzen.

Und doch regt sich heute in allen Städten, mit Ausnahme St. Gallens, die Opposition gegen die in Aussicht genommene Linienführung der Autobahnen auf Stadtgebiet. Immer deutlicher wird ersichtlich, dass der Entschluss, die Städte mit Autoschnell- und -schwerverkehrsstrassen zu durchschneiden, überprüft werden muss. Zwar argumentieren die Verkehrsingenieure immer noch gleich: der weitaus grösste Teil aller Fahrzeuge der Autobahnen wolle ins Stadtzentrum, folglich müssten diese Strassen mitten in die Städte hinein führen; es sei auch richtig, wenn die teuren, mit Bundes-, Kantons- und Stadtgeldern gebauten Anlagen gleichzeitig innerstädtische Funktionen übernehmen könnten.

Die Argumente des Automobilisten sind ähnlich: Eine Strasse, die ins Stadtherz führt, bringt ihn nahe an sein Ziel; lieber irgendeine leistungsfähige neue Strasse als keine; je schneller man baut, umso besser ist es. Automobilisten und Verkehrsingenieure finden sich und fordern mit vereinten Kräften die Verwirklichung der Pläne.

Die Gemeindepolitiker rechnen sich aus, dass notwendig werdende Strassen auf städtischem Gebiet mit eidgenössischen (70%) und kantonalen (15%) Mitteln gebaut werden können, wodurch ihr Gemeinwesen zu einer billigen Hochleistungsstrasse kommt; der gemeindliche Steuerfuss kann folglich trotz grosser Bauten tief gehalten werden. Auch sie fordern die schnelle Verwirklichung der Projekte, weil die Stimmbürger angesichts der Verkehrsnot immer lauter murren.

Was zählen angesichts solcher Machtgruppierungen die besorgten *Stimmen der Stadtplaner und Architekten*, die sich Rechenschaft über die Entwicklung der Städte geben wollen? Man ist leicht geneigt, sie Utopisten, unrealistisch, verträumt zu nennen, wenn sie ihre städtebaulich-planerischen Argumente ins Feld führen. Sie fordern den Bau von Parkplätzen, die richtige Anlage der Auf- und Abfahrten mit Fortsetzung ins gelöste Stadtstrassennetz, die Sanierung der überlasteten Plätze, die Lösung der Frage der öffentlichen Verkehrsmittel, die Schaffung von Fussgängerbereichen usw. Ihre Hauptbegehrung ist die, keine neuen Hochleistungsstrassen ins Stadttinnere zu führen, bevor die innerstädtischen Verkehrsprobleme so gelöst sind, dass die ganzen Anlagen und vor allem die im Bereiche der Expresstrassen befindlichen in Ordnung darauf vorbereitet sind, zusätzlichen und geballt

einströmenden Verkehr aufzunehmen. Sie beweisen, dass die Zufahrten und Verkehrsknoten (die heute nur noch schlecht funktionieren) eine erhöhte Beanspruchung nicht ertragen werden. Sie sind nicht grundsätzlich gegen den Bau von Hochleistungsstrassen, sie setzen sich vielmehr dafür ein, diese Hauptadern nicht festzulegen, bevor der ganze Stadtorganismus im Hinblick auf den rapid anwachsenden Verkehr gründlich untersucht ist.

Die Lage der Expresstrasse muss sich nach den funktionellen Gegebenheiten der gewachsenen Städte richten und nicht nach zufällig vorhandenen Lücken, die zur Aufnahme einer neuen Hochleistungsstrasse gerade noch frei sind. Die Städteplaner fordern bei der Disposition der Expresstrassen auch die Berücksichtigung des Stadtwachstums, nicht nur der optisch leicht feststellbaren Ausdehnung in horizontaler und vertikaler Richtung, sondern auch die weniger einfach festzustellende Strukturveränderung der Stadt selbst. Einerseits sind ständig stattfindende Verlagerungen und andererseits Wandlungen in der Benutzung der Stadtteile zu beachten.

Die eine, grosse und mächtige Gruppe fordert Taten, die andere setzt sich dafür ein, dass man die Planung umfassend ernst nimmt und erst dann Bauprojekte festlegt. Zwei Welten prallen aufeinander. Zwei Standpunkte, die nicht vereinbar sind, werden mit Vehemenz vertreten. Die schwächere Gruppe muss sich manche Vorwürfe gefallen lassen: sie verzögere durch ihre Taktik die notwendige Realisierung grosszügiger Bauten, sie treibe Obstruktion und führe den harmlosen, gläubigen Stimmbürger mit demagogischen Versprechungen hinters Licht und verheisse ihm das autolose, das goldene Zeitalter. Die schwächere Gruppe wirft der stärkeren die gedankenlose oder gar bewusste Zerstörung unserer Städte vor.

Der Kampf ist überall entbrannt, wo es gilt, die Trassen festzulegen, die die Städte teilen sollen. Wir Städteplaner können es einfach nicht verstehen, dass die Zeit fehlen soll, gründlich über Anlagen nachzudenken, die grösser sind als alle je gebauten; sind es doch Werke, die unsere Städte für Jahrhunderte prägen sollen. Wenn Hochstrassen, Tunnel, Verkehrsteiler, Dreiecke, Kleeblätter und ähnliche Objekte erstellt werden, die dem Schnellfahren und nur diesem dienen sollen, dann sind wir doch verpflichtet, darüber nachzudenken, wo wir solche Anlagen am zweckmässigsten errichten, ohne dass sie den übrigen städtischen Organismus nachteilig beeinflussen. Die Expresstrassen sollen nämlich grosse Radien erhalten, die den hohen Fahrgeschwindigkeiten angepasst sind, die sich aber mit dem alten Strassennetz und dem strukturellen Aufbau der historisch gewachsenen Städte nicht vertragen. Aus fahrtechnischen Gründen werden gestreckte Linienführungen gesucht, die das Stadtgefüge stören und bei der Grösse unserer Städte bestenfalls einige Minuten Zeitgewinn versprechen. Hinzu kommt noch, dass Fahrzeuge, die überhaupt nichts im Stadttinnern zu suchen haben — Ueberlandtransporte mit schweren Lastwagen — zwangsläufig durch das Herz der Städte geschickt werden.

Ist es richtig, dass die Expresstrassen im Stadttinnern nach Normen gebaut werden sollen, die das schnelle Fahren erlauben? Diese Frage scheint uns von fundamentaler Bedeutung zu sein, weshalb wir ihr nachgehen wollen. Die Expresstrassen sollen dicht befahren werden können d. h. sie haben eine hohe Leistungsfähigkeit aufzuweisen und sollen möglichst ungefährlich sein. Bekanntlich ist die Leistungs-

fähigkeit einer Strasse dann am höchsten, wenn sie mit Geschwindigkeiten von 30 bis 50 km/h befahren wird. Der Abstand zwischen den Automobilen kann klein gehalten werden; es gibt bei Unfällen höchstens Blechschäden. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten sinkt das Schluckvermögen, weil der Abstand zwischen den Fahrzeugen aus Gründen der Fahrersicherheit sehr gross gehalten werden muss. Vernachlässigen die Automobilisten in überlasteten Strassen dieses Gesetz und schliessen sie in schneller Fahrt vorschriftswidrig dicht auf, so werden die Strassen zu Todesfallen, was uns die überlasteten Autobahnen (beispielsweise Frankfurt-Mannheim) mit erschreckender Deutlichkeit vor Augen führen. Aus Sicherheitsgründen muss dort die Fahrgeschwindigkeit polizeilich gedrosselt werden und trotzdem ereignen sich noch immer fast täglich schwere Unfälle. Also ist es doch sinnlos, auf den Strecken, die wir bewusst dicht befahren lassen wollen, Ausbaunormen zu wählen, die das Schnellfahren erlauben und daher grosse Radien erfordern! Die Expresstrassen leisten ihren Dienst besser, wenn sie für reduzierte Fahrgeschwindigkeiten projektiert werden. Auf die kleineren Radien aber kommt es uns zur Hauptsache an, weil diese es in unseren gewachsenen Städten erlauben, die Linienführung den Gegebenheiten anzupassen. Auch für den Autobahn- und Expresstrassenbenutzer wirkt es sich vorteilhaft aus, wenn er seine schnelle Fahrt beim Eintritt in das Weichbild der Städte reduzieren muss; beruhigt wird er die Abfahrt ins Stadtzentrum aufsuchen, wo seine Geschwindigkeit sowieso bald kleiner sein wird als die der Strassenbahn oder des Fussgängers.

Die Städteplaner wehren sich auch gegen die Verpestung der Luft in den am dichtest bebauten Quartieren und gegen den Lärm. Der Hinweis der Verkehrsingenieure, dass das ja nur automobilautechnische Probleme seien, kann abgelehnt werden, weil Lösungen sich überhaupt noch nicht abzeichnen. Unsere Generation muss sich jedenfalls noch damit abgeben, dass jedes Automobil Abgase, teilweise sogar schwarze Rauchfahnen und beträchtlichen Lärm erzeugt; die städtebauliche Literatur lässt auch keine Zweifel offen, dass die Durchlüftung grosser Siedlungen nicht als nebensächliche Kleinigkeiten zu bewerten ist.

Städtebaulich wird die Anlage von Erholungsräumen im innerstädtischen Bereich mit Rücksicht auf die sich allmählich durchsetzende «englische Arbeitszeit» immer wichtiger. Die arbeitende Bevölkerung wird sich in den kurzen Mittagspausen in der Nähe der Arbeitstätten erfrischen wollen. Wir wissen es, dass alle schweizerischen Grosstädte schon jetzt sehr spärlich mit ruhigen und schönen innerstädtischen Freiflächen und Freiräumen dotiert sind, die nun durch den fatalen Entschluss, die Expresstrassen mitten ins Stadtherz zu führen, beträchtlich geschmälert und durch Immissionen der Expresstrassen entwertet werden sollen. Es entsteht auf diese Weise ein unwiederbringlicher Verlust, den die Städteplaner unseren Nachfahren nicht zumuten wollen.

Die Hochleistungsstrassen werden, wenn sie ihre Funktion erfüllen sollen, Fahrbahnen erhalten müssen, die das vorhandene Stadtstrassennetz höhenungleich traversieren. Mit anderen Worten heisst das, wir werden für die Expresstrassen eine «zweite Ebene», entweder die Hoch- oder die Tiefebene, verwenden müssen. Die Tiefebene ist aber durch den städtischen Tiefbau — Kanalisation, Leitungen, Kabelgräben usw. — schon sehr stark in Anspruch genommen; sie enthält auch private Anlagen wie Keller, Garagen, Fundierungen aller Art usf. und soll in Zukunft auch den unterirdischen Anlagen für den öffentlichen Verkehr dienlich gemacht werden. So scheint es gegeben zu sein, die Hochebene mit Viadukten, Brückenbauwerken, Hochstrassen, Dämmen und ähnlichen Anlagen für diesen Zweck zu verwenden, weshalb die Verkehrsplaner mit Vorliebe solche Objekte entwerfen, die das Stadtbild räumlich verändern.

Ob nun solche Werke die Schönheit unserer Siedlungen beeinträchtigen oder nicht, soll hier nicht weiter untersucht werden; dieser wird sie als technische Werke schön finden und sich an Konstruktionen freuen und jener wird sie als ästhetisch störend empfinden. Eines kann jedenfalls mit Sicherheit festgestellt werden, nämlich das, dass sie in un-

sern Städten als neues Baelement in Erscheinung treten werden, worüber sich das Nachdenken lohnt, besonders dann, wenn jetzt schon die Rede davon ist, diese Hochstrassen im Hinblick auf den rapid wachsenden Verkehr sechsspurig anzulegen und sie auch mit genügendem Stauraum auszustatten. Das städtebaulich Neue ist vor allem die Ueberdeckung von Flüssen oder Strassen in ihrer Längsaxe oder auch mit schräger oder windschiefer Ueberquerung, was wohl von unserem heutigen Schönheitsempfinden aus kaum mehr als ausgesprochen schön bezeichnet werden kann. Früher durfte man sich lange über die Schönheit einer einzelnen Brücke unterhalten, man wägte die zu verwendenden Mittel auch in ästhetischer Beziehung sorgfältig gegeneinander ab, und heute glaubt man, Bauwerke von mehreren Kilometern Länge, die das Stadtherz empfindlich treffen, ohne Weiteres bauen zu dürfen. Auch in ästhetischen Belangen sind wir der Nachwelt gegenüber verantwortlich!

Der Kampf soll in aller Offenheit geführt werden.

Die erste Gruppe verfügt über Verkehrsanalysen, Verkehrsprognosen, Fachliteratur, weit gediehene Vorprojekte, Vorentscheide städtischer, kantonaler und eidgenössischer Instanzen, Gesetzesgrundlagen und finanzielle Mittel; die zweite Gruppe stützt sich auf ihre städtebaulichen Kenntnisse und auf Erfahrungen, die in anderen Ländern mit schlecht disponierten Expresstrassen gesammelt worden sind, wobei die Kenntnisse wegen der allgemeinen Vernachlässigung, ja Missachtung des Städtebaus in der Regel von den Gegnern nicht ernst genommen werden und die Erfahrungen ausländischer Kollegen leicht beiseite geschoben werden können. Die Waffen sind ungleich.

Die zweite Gruppe erhält aber immer grösseren Zuzug aus einsichtigen Kreisen. Immer deutlicher wird klar, dass unsere organisch gewachsenen Städte mit veraltetem und überlastetem Strassennetz zusätzlichen, geballt einfallenden Verkehr nur dann aufnehmen können, wenn genügend Platz vorhanden ist, die einströmenden Fahrzeuge zu parkieren. Immer mehr sieht man ein, dass die Hochleistungsstrassen für Schnell- und Schwerverkehr nicht direkt an Verkehrsadern angeschlossen werden können, die einen langsamen und gemischten Verkehr tragen. Es fehlt der Stauraum oder der Transformer, womit sich der Ausgleich herstellen lässt. Noch deutlicher setzt sich aber die Erkenntnis allgemein durch, dass zuerst die Verkehrsknotenpunkte des innerstädtischen Netzes zu entflechten sind, bevor sie zusätzliche Belastungen ertragen können. Von diesen Knoten aus bilden sich die Verkehrsschlangen, die die Verstopfungen eines Knotens auf den folgenden übertragen. Man weiss auch, wie wichtig der öffentliche Verkehr für das Funktionieren einer Stadt geworden ist. Langsam wird erkannt, dass in unseren Städten zuerst Erleichterungen für die öffentlichen Verkehrsmittel zu schaffen sind, bevor an solche für das private Fahrzeug gedacht werden kann. Vor wenigen Jahren war man noch anderer Ansicht, der Ruf nach neuen Strassen über-tönte die besorgten Stimmen der Städteplaner, und wer es wagte, dem öffentlichen Verkehr — wie es sich gehört — den Vorrang einzuräumen, war unrealistisch, demagogisch und altmodisch. Diesen öffentlichen Verkehr der Städte kann man nicht mit kantonalen und eidgenössischen Mitteln lösen, sondern nur mit eigenen, und das wird wohl der tiefere Grund gewesen sein, weshalb man ihn an den Schluss der Betrachtungen gestellt hatte. Heute wird uns aber geglaubt. Die Städte sind dabei, Sanierungen für diesen bedeutendsten Verkehrsträger in die Wege zu leiten.

Dem von der Planungskommission gewählten Prinzip der Stadtkerndurchschneidung stehen dasjenige der Stadtkerntangente oder des Cityrings gegenüber. Die Stadtplaner sind nicht so verschlossen, dass sie das Prinzip der Stadtführung mit grossem Autobahnbogen fordern würden, weil auch sie wissen, dass eine solche, weitausholende Anlage schwach frequentiert würde. Die konkrete Forderung ist nur die, in jeder von den Autobahnen direkt betroffenen Stadt so lange zu planen, bis die beste Lösung gefunden ist, die sowohl den eidgenössischen, kantonalen und regionalen wie auch den kommunalen Ansprüchen am weitesten entgegenkommt.

Hans Marti