

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79 (1961)  
**Heft:** 31

**Artikel:** Expresstrassen im Stadtorganismus: Stellungnahme zu den Äusserungen von H. Bosshard, P. Soutter, R. Ruckli  
**Autor:** Marti, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-65578>

### **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:** 14.03.2025

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

## Expresstrassen im Stadtorganismus

DK 711.7

Stellungnahme von Hans Marti zu den Äusserungen von H. Bosshard, P. Soutter, R. Ruckli in Heft 23, Seite 390

Entsprechend der Einladung von Dr. R. Ruckli, Direktor des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, (s. SBZ 1961, S. 391) hat am 14. Juli an seinem Amtssitz eine Aussprache stattgefunden, an der auch mehrere seiner Mitarbeiter sowie Arch. H. Marti teilgenommen haben. Wie zu erwarten war, hat man keine Einigung erzielt, doch konnte jede Partei ihre Auffassung so ausführlich darlegen, dass sie von der andern verstanden worden ist. Wir danken Direktor Ruckli für diese mehr als 3½ Stunden dauernde Besprechung und anerkennen besonders, dass er, bei aller Festigkeit in der Begründung seines eigenen Standpunktes, unsere Einwände wohlwollend behandelt hat.

W. J.

Der Entschluss, die Autobahnen auf Stadtgebiet als Expresstrassen auszuführen und ihnen gleichzeitig städtische Aufgaben und Zubringerfunktionen zu überbinden, stellt an den Organismus der gewachsenen, auf den intensiven Automobilverkehr nicht vorbereiteten Städte Forderungen, die die Städteplaner als verheerend bezeichnen müssen, sofern nicht auch das ganze Verkehrssystem der Städte neu geregelt wird. Alle Planer, die nicht nur Strassen und Plätze, sondern auch Häuser, Räume, die Landschaft als Ganzes und die Menschen vor Augen haben, sind sich auch bewusst: die städtische Verkehrsplanung kann nur ein Bestandteil einer weitsichtigen Regionalplanung sein, die die notwendige Reorganisation unserer städtisch besiedelten Landschaften einleitet.

Bringen wir gemäss der geltenden Konzeption und Gesetzgebung die Expresstrassen einfach mitten ins Herz der Städte möglichst schnell und vor der Instandstellung der Verkehrssysteme, so ist den einfahrenden Fahrzeugen Platz zu opfern, den wir dringend und nutzbringend für wertvollere Zwecke: *Arbeit, Handel, Verwaltung, Bildung, Erholung und Vergnügen* brauchen, Platz, der in allen Schweizer Städten sehr beschränkt ist. Ein Blick auf die Stadtpläne der betroffenen Städte beweist die Raumnot, die jeder Städter täglich fühlt. Der Nachweis des Gegenteils wäre Aufgabe des Bundes 4 der eidgenössischen Strassenplanung gewesen, aber dieser entscheidende Band fehlt heute (ein Jahr nach der Beschlussfassung der eidgenössischen Räte) immer noch.

Die von den Expresstrassenplanern behauptete Entlastung der Stadtstrassen ist im Einzugsbereich der Expresstrassen nicht nachgewiesen, im Gegenteil liegt die Befürchtung nahe, dass die geballt in die Stadtkerne einfahrenden Fahrzeuge den heute schon schlecht funktionierenden Verkehr an besonders empfindlichen Stellen stören werden. Die erforderlichen Ein- und Ausfahrtsrampen müssten mit flüssig befahrbaren Stadtstrassen und ausgedehnten Parkplätzen oder Parkhäusern in Verbindung stehen, doch fehlen diese. Aus den «Erfahrungen deutscher Fachleute in USA» zitieren wir die in der Publikation «Stadtautobahnen» (RKW, Bauverlag Wiesbaden, März 1961) niedergeschriebenen Sätze:

«Die Erfahrung hat gelehrt, dass ein System von Schnellstrassen in bebauten Gebieten nur funktioniert, wenn auch gleichzeitig das übrige Strassennetz gut angeschlossen und entsprechend ausgebaut ist. Daneben ist ein gut sich abwickelndes System von öffentlichen Massenverkehrsmitteln zu schaffen, um unliebsame Nebenerscheinungen des Kraftfahrzeug-Verkehrs in den Stadtzentren zu verhindern und eine gesunde Stadtentwicklung zu erreichen» (Seite 25).

«Alle Verbesserungen für den fließenden Verkehr nützen wenig, wenn für die zeitweise Abstellung der Fahrzeuge am Bestimmungsort nicht ausreichend Vorsorge getroffen wird. Das Parkplatzproblem ist nur individuell lösbar» (Seite 19).

«Trotz Strassenbauten und Schaffung von Garagen und Parkplätzen wird es niemals möglich sein, den gesamten Verkehr mit

Einzelfahrzeugen zu bewältigen, da so viele Verkehrsflächen in der Stadt, wenn deren Charakter nicht völlig aufgegeben werden soll, nicht zur Verfügung gestellt werden können» (Seite 19).

Solche und ähnliche Ueberlegungen veranlassten den *Bund Schweizer Architekten*, seine diesjährige Tagung dem Thema «Städtebau und Stadtverkehr» zu widmen. Seine Auffassung ist in der hier in H. 27, S. 475, bekanntgegebenen, einstimmig gefassten Resolution niedergelegt worden. Die in vielen Städten vorhandene Opposition gegen die offiziellen Projekte, die nicht von Querulanten geschürt wird, dürfte doch auch als sicheres Zeichen dafür gelten, dass etwas am eidgenössischen Beschluss nicht stimmen kann.

### Bedeutung des Stadtkernes

Die Kernfrage: *Opferung hochwertiger städtischer Räume für das schnelle Fahren und langfristige Parkieren* muss gründlich erwogen werden, weil die Entwicklung der Städte nicht stillsteht. Sie schreitet sehr viel schneller fort, als bei oberflächlicher Betrachtung angenommen wird. Die Stadtkerne erneuern sich und dehnen sich gleichzeitig in die Breite und Höhe aus. Aus Wohnhäusern werden Bürobauten, aus Schlafstätten Arbeitsplätze, und bei zunehmender Arbeitsplatzdichte steigen die Bodenpreise. Mit ihnen wächst die allzu leicht begründbare Forderung nach weiterer Verdichtung unter Missachtung des Freiflächenbedarfs und der Verkehrsverhältnisse. *Die wie Drohfinger aus dem Boden schiesenden Hochhäuser zeigen diese Entwicklung eindeutig an, die nach und nach verschwindenden privaten Grünflächen im Stadttinnern ebenfalls.* So etwas sollten Bosshard, Ruckli und Soutter in ihren Betrachtungskreis einschliessen, wenn sie mir das Recht absprechen, mich hier und in der Öffentlichkeit über Städtebau zu äussern. Der Verdichtungsprozess verursacht die Raumnot in den Strassen.

Immer mehr Arbeitsplätze im Stadtkern lassen unter der geltenden Praxis auch die Forderung nach vermehrten Abstellmöglichkeiten für private Automobile als berechtigt erscheinen, eine Forderung, die unerfüllbar wird, weil Platz fehlt! Dieser Vorgang spielt sich überall in der freien Welt als Folge der liberalen Wirtschaftsordnung und des steigenden Wohlstandes ab. Mit den uns verfügbaren Planungsmitteln lässt sich auf diesem Sektor der Stadtplanung unter den heutigen rechtlichen und ökonomischen Voraussetzungen fast nichts erreichen. Es fehlen moderne Stadtbaugesetze, die wir seit Jahren fordern und nicht erhalten!

Müssten wir dem Automobil den Platz einräumen, den es fordert, so wäre die zulässige Ausnutzung des Bodens zu reduzieren. Wollen wir aber die hohe Ausnutzung des Stadtkerns beibehalten, so sind wir gezwungen, den privaten Verkehr in der Innstadt zu reduzieren, und dafür wäre der öffentliche Verkehr zu fördern. In Städten höchster Bodenausnutzung ist der öffentliche Verkehr allein noch in der Lage, das Massentransportproblem zu meistern.

Die überall vorhandenen, veralteten Bauordnungen mit geschlossenen Randbebauungen lassen Ausnutzungszahlen von 4,0 und mehr zu. Diese werden ausgenutzt, weil die hohen Bodenpreise es erfordern. Die neuesten City-Quartiere von Basel (Elisabethenstrasse, Aeschenvorstadt), Zürich (Enge-Quartier, Sihlporte, Seefeld), Bern (zwischen Bubenbergrplatz und Bundesgasse), St. Gallen (Bahnhofquartier u. a. m.) zeigen die starke Ausnutzung augenfällig. Wollten wir die Innenstadt für das individuelle Fahrzeug herrichten, so müssten wir Ausnutzungszahlen von höchstens 2,0 festsetzen (Hamburg hat bei rd. 2 000 000 Einwohnern 2,0, Düsseldorf bei rd. 750 000 Einwohnern 1,5). Diesen fundamentalen Ent-

schluss aber fassen wir nicht, weil die hohe Ausnützung der Innenstadt das ausmacht, was Stadt heisst. Das heftig diskutierte Lochergut mit seiner Nordwand am Rande der Zürcher City (SBZ 1959, S. 571 und 597) weist eine Ausnützungsziffer von 2,5 auf; Architekt Dr. h. c. R. Steiger forderte die Herabsetzung auf 1,6; gemäss geltender Bauordnung wäre sogar 3,0 zulässig gewesen.

Die Umwandlung der Innenstadt vom alten Wohngebiet zum neuen Arbeitszentrum kann die hohe Ausnützung tragbar oder sogar wünschbar werden lassen. Weil Bürobauten, Geschäftshäuser, Läden usw. andern Gesetzmässigkeiten folgen als Wohnbauten, können sie auch andern Bedingungen unterworfen werden. Daher hat Dr. Steiger recht, wenn er die hohe Ausnützung für Wohngebiete bekämpft und sie gleichzeitig für die City fordert. Unsere Städtebaugesetze lassen aber diesen wichtigen Nutzungs- und Ausnutzungsunterschied im Kerngebiet noch nicht zu, weshalb wir äusserst vorsichtig mit unsern Kernzonen umgehen müssen. Fügen wir ein neues Element, den geballt einströmenden Verkehr, zum heutigen Bestand hinzu, dann verunmöglichen wir die systematische Erneuerung und Ausweitung der Geschäftsstadt, weil wichtiger Raum für die unwirtschaftlichen Parkplätze geopfert werden muss.

Die Zentrumbildung ist eine natürliche Erscheinung, der wir mit planerischen Mitteln nicht entgegenwirken dürfen. Der knappe Raum muss ausgeweitet und darf nicht eingeschränkt werden. Deshalb wehren wir uns gegen den unbedenkten Landverschleiss für schnelles Fahren und langfristiges Parkieren im Zentrum. Nur das öffentliche Verkehrsmittel, das raumsparend und leistungsfähig ist, löst die innerstädtischen Verkehrsprobleme in Ordnung; es kann sogar in den Untergrund verwiesen werden. Die Alternative lautet also: Förderung des Individualverkehrs oder Ausbau der Massentransportmittel. Wir entscheiden uns für den zweiten Weg, weil der erste die Stadtherzen entscheidend trifft. Sie müssen doch dem vorbehalten bleiben, was uns zwingt, echte Städte zu bauen. Arbeit, Handel und Wirtschaft als Not des Lebens, Verwaltung als Ausdruck unseres Zusammenlebens und Bildung, Erholung und Vergnügen als Ausgleich für die tägliche Last, sie gehören in die Stadtherzen. Opfern wir den knappen Raum der Allmacht Verkehr, so verzichten wir auf die Weiterbildung der Urbs, des Forums des Städters! Zu diesem Tun dürfen wir Architekten niemals Hand bieten, denn schliesslich erwartet der Städter von uns, dass wir seine Stadt in seinem Auftrag bauen.

### Regionalplanung

Die Planer fordern, die Autobahnen (und mit ihnen die andern Verkehrsträger) auf Grund höherer Ueberlegungen in den regionalen Rahmen einzuspannen. Die Schnellfahr- und Zubringerstrassen sind erst dann festzulegen, wenn die Regionalplanung stattgefunden hat. Es geht nicht darum, zum alten Bestand neue Schnellfahrstrassen (nach Soutter «Taten», die einige nicht befriedigen) hinzuzufügen, sondern *es ist der Anlass des Nationalstrassenbaus zu benützen, die durch die Bevölkerungsvermehrung bedingte Stadtausdehnung richtig einzuleiten*. Hierin zeigt sich die grundlegende Differenz zwischen Strassenbauingenieuren und Planern. Diese wollen das Gefüge einer in Zukunft städtisch besiedelten Landschaft erforschen und sie vorsorgend planen, jene sind gewillt, möglichst schnell Entlastungs- und Schnellfahrstrassen zu bauen, für die eine eidgenössische Kommission und das Parlament die Notwendigkeit nachgewiesen haben. Planer sehen nicht nur die Schnellfahrstrassen und ihre Anschlussbauwerke, sondern auch die Arbeits-, Wohn-, Erholungs- und Freihaltegebiete im Zusammenspiel mit den öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln. Die städtischen Expressstrassen — nur um die geht der Kampf — sind im grossen Entwicklungsprogramm nur ein Bestandteil und nicht einmal der wesentlichste. Sie müssen im System aller Verkehrsadern den ihnen gebührenden Platz einnehmen! Die Strassenbauer fordern die Befreiung der Autobahn- und Expressstrassenplanung von der Last der noch nicht recht in Gang gesetzten Regionalplanung; sie glauben auch ehrlich daran, ihre neuen Strassen erlösten die Städte vom Erstickungstod. Ing. Soutter zweifelt sogar daran, dass im

Schweizerland noch allgemein befriedigende Lösungen gefunden werden.

Vom Planungswesen einer auf liberalen Grundsätzen aufgebauten Demokratie ist manches noch in Nebel gehüllt. Soviel weiss man: Methoden anderer Demokratien können nicht einfach übernommen werden, weil unsere Demokratie das Mitspracherecht des Souveräns kennt, das Mitspracherecht des Einzelnen, der Gemeinde und des Kantons.

Nun ist von Bern aus durchaus verständlichen und ehrbaren Gründen versucht worden, dieses Mitspracherecht des Volkes für den Nationalstrassenbau einzuschränken, wenn nicht gar auszuschalten. Verfassungsartikel und Bundesgesetz sind in Ordnung erlassen und rechtskräftig geworden mit Ausnahme der Expressstrassen auf Stadtgebiet, die *ohne Kenntnis der genauen Linienführung* von den Parlamentariern einfach mit Fixpunkten beschlossen worden sind. Wo kommt so etwas überhaupt vor? (Verständnis selbst hiefür habe ich, weil ich aus langjähriger beruflicher Erfahrung weiss, wie schwierig es im dicht besiedelten Lande ist, das private Interesse einzelner Grundeigentümer zurückzubinden, damit das grosse nationale Werk nicht gefährdet werde). Man vertraut auf die sachlich einwandfreie und gründliche Prüfung der Zusammenhänge durch die Instanzen, die dazu berufen oder in der Lage sind. Man stellt auf die Behörden einerseits und die Fachleute andererseits ab, denen es auferlegt ist, die «Lücke» des Gesetzes zu schliessen und die Formel zu finden, die die Lösung des fast unlösbaren Problems bringt. Sowohl die gesetzgebenden und ausführenden Behörden auf höherer und niederer Stufe als auch die Fachleute des Hoch- und Tiefbaus, des Verkehrs, der Volkswissenschaft und der Gesellschaftslehre, also die Planer der Zukunft, sind aufgerufen oder gar verpflichtet, ihre Kenntnisse in den Dienst der gemeinsamen Sache zu stellen, weil es letzten Endes darum geht, den immer knapper und enger werdenden Lebensraum neu zu gestalten und nicht nur darum, Expressstrassen möglichst bald zu bauen.

Die Tatsache, dass das Volk in den grossen Städten vom Mitspracherecht ausgeschaltet worden ist, verpflichtet alle Beteiligten zu sehr subtilem Denken. In Vorortgemeinden wie Opfikon, Horgen, Oberrieden, Brüttisellen und andern wurden zur Festlegung der Trassen für die Autobahnen gründliche Untersuchungen angestellt; in Gemeinden wie Strengelbach, Oftringen, Dagmersellen, Cham usw. gibt man sich Mühe, die beste Linienführung der Autobahnen zu erarbeiten; Städte wie Morges, Winterthur, Lugano und Regionen wie das Birrfeld, Baden und ähnliche Agglomerationen dürfen um ihr Recht kämpfen. Weshalb sollen die grossen Städte und ihr Umgelände nur vom Willen der ausführenden kantonalen und städtischen Behörden abhängig sein? Ist es im demokratischen Geschehen richtig, wenn einzelne städtische und kantonale Beamte ihre Machtbefugnisse so ausschöpfen, wie sie es wollen? Das lag sicher nicht im Sinne des Gesetzgebers, als er vor Jahresfrist Pläne genehmigte, die er nicht kannte. Er nahm an, die zuständigen Instanzen in Kanton und Gemeinden würden in der komplexen Materie den rechten Weg suchen. Die weitsichtige Regionalplanung kommt wegen unserer Gemeindeautonomie nur langsam vorwärts. Ueber die Gemeinde- und Kantonsgrenzen hinweg findet man sich nicht leicht. Näher rückt die Bauperiode, und immer schwerer wird es, über die Planung als Ganzes nachzudenken, obwohl man gerne dergleichen täte, die Planung ernst zu nehmen. Sie bleibt aber ein Gesellschaftsspiel zwischen Politikern, Technikern und Bürgern, weil sie öffentlichers nur zaghaft gefördert wird und sogar öffentliche Gegner hat, obwohl sie immer wichtiger wird.

### Wohnen in der Landschaft

Die Entvölkerung der Kerne und die stetige Bevölkerungszunahme, dazu der Zug in die Stadt stellen unsere Generation vor Aufgaben, wie sie früher — in diesem Ausmass wenigstens — nicht bekannt waren. Wir fordern gesundes Wohnen, hygienische Quartiere und freies Land. Elendsquartiere und Mietskasernen in geschlossener Bauweise gehören glücklicherweise der Vergangenheit an. Die Regionalplanung erstrebt die aufgelockerte, wohlgegliederte Grosstadt. *Die Ausbreitung der Städte in ihre Umgebung*

bringt es nun mit sich, dass immer grössere, von öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht bediente Gebiete mit Wohnbauten überbaut werden. Selbstverständlich ist es, wenn sich die in der Stadt arbeitenden Menschen unter diesen schlechten Verkehrsvoraussetzungen eigene Automobile halten; selbstverständlich ist es auch, wenn sie bestrebt sind, ihr Fahrzeug zu Hause zu besteigen und es möglichst vor der Bürotüre abzustellen. Fraglich bleibt, ob wir diesem Drucke öffentlicherseits nachgeben sollen, denn in Zukunft werden immer mehr Leute in der heute noch unerschlossenen Landschaft wohnen müssen. Sehr viel vernünftiger und billiger, aber auch wirksamer wäre es, die öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnen, Vorortbahnen, Strassenbahnen, Busse usf.) auszubauen, denn nur mit ihnen lässt sich der immer wichtiger werdende regionale Massenverkehr in Ordnung abwickeln. Diese Verkehrsmittel brauchen in der Innenstadt nur wenig Platz und sind leistungsfähiger als jede noch so gut ausgebaute Expressstrasse. Eine einzige Linie der projektierten Zürcher Tiefbahn bietet beispielsweise 24 000 Passagieren pro Richtung und Stunde Platz an; eine Autobahnspur ist bloss für 1500 Automobile oder rd. 3000 Personen bemessen.

Müssen die weit verstreuten Vorortgebiete wie bisher sich selbst überlassen bleiben, so sind sie aus ökonomischen und organisatorischen Gründen gar nicht in der Lage, den öffentlichen Verkehr praktisch und bequem auszubauen! Vor diesem wichtigsten Problem der Stadtplanung verschliessen wir Schweizer unter dem Einfluss der Automobilpsychose die Augen und tun dergleichen, die Expressstrassen und Autobahnen lösten das regionalplanerisch im Vordergrund stehende Problem des täglichen Berufsverkehrs. Amerikanische Städte, die den öffentlichen Verkehr jahrelang vernachlässigt haben, sind heute gezwungen, ihn verspätet wieder in Stand zu stellen, damit sie überhaupt noch ordentlich weiterleben können. Aus diesen Erfahrungen müssen wir schöpfen und unsere Mittel in erster Linie für die Verbesserung unserer Massentransportmittel, die uns allen gehören, einsetzen und die Landschaft vorsorglich und systematisch erschliessen.

Es wird wohl nie möglich sein, alle Wohngebiete gleichmässig mit öffentlichen Anlagen zu bedienen, darüber sind sich die Expressstrassengegner genau so im klaren wie ihre Befürworter. Immer wird es Gegenden geben, die nur mit individuellen Fahrzeugen erreichbar sind. Der grosse Meinungsunterschied ist der, dass die Befürworter dem Auto möglichst viel überlassen wollen, während die Gegner die öffentlichen Verkehrsmittel so attraktiv gestalten wollen, dass es sich für den täglichen Berufsverkehr, der das Dauerparkieren in den Städten verursacht, nicht mehr lohnt, das unwirtschaftliche Auto zu verwenden. Die Parkplatzfrage hat sich unter den bedauerlichen heutigen Verhältnissen zur Hauptfrage der Stadtplanung ausgeweitet; an diese müssten wir zuerst herantreten, wollten wir beim jetzt üblichen System des überbewerteten und bevorzugten Individualverkehrs bleiben.

Die Dezentralisation der Arbeitsplätze und ihre sinnvolle Verknüpfung mit den Wohnstätten schufen die Voraussetzungen für die Verminderung des regionalen Berufsverkehrs. Volkswirtschaftlich gesehen entfielen unproduktive Leistungen des Arbeitenden und der Öffentlichkeit. Dieses Ziel sollte ein kleiner Staat wie der unsrige bewusst anstreben. Jede Stunde, die verloren geht, kostet nicht nur Geld, sondern auch Volksgesundheit. Kämen wir dazu, hier einzusetzen und nicht nur Nebensächliches zu überdenken, dann könnten wir unsern Staat von innen her und wirklich erneuern. Im ungelösten Verkehr verschleudern wir Volkseinkommen. Tag für Tag werden Stunden und Stunden sinnlos verthan, die wir der Arbeit, der Erholung oder Weiterbildung zum Wohle des Einzelnen, der Familie und aller widmen könnten. Sie sind mit dem Reibungsverlust im technischen Bereich zu vergleichen: Energie wird vergeudet. Wir Menschen opfern Ruhe.

Die Industrie ist bereit, die Auflockerung der Städte vorzubereiten; das beweisen uns die vielen Aussiedlungen, Neugründungen und Verlegungen, die wir in den letzten Jahren bei uns allenthalben beobachten konnten. Die Wohnbauproduzenten unterschiedlicher Herkunft sind ebenfalls bereit,

die Auflockerung zu fördern. Weshalb halten wir öffentlicherseits noch zurück? Weshalb unterstützen wir diesen so gesunden Prozess nicht mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln? Kämen wir dazu — eidgenössisch, kantonal, regional und kommunal —, Zöpfe unseres Verkehrsdenkens abzuschneiden, beispielsweise die veraltete Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsbetriebe und die Furcht vor Neuanlagen der SBB oder kommunaler Verkehrsbetriebe, so könnten wir wirkungsvoll behilflich sein, neue Produktions- und Siedlungszentren in die Wege zu leiten oder die Bestrebungen weitsichtiger und unternehmungslustiger Privater zu unterstützen. Wir verweigern unsern öffentlichen Verkehrsträgern die Mittel und unterstützen so den Drang des Privaten, sein privates Verkehrsmittel zu rechtfertigen, weshalb wir gezwungen werden, mit öffentlichen Mitteln Wege für den privaten Verkehr zu finanzieren. Wie viel einfacher und logischer wäre es, den öffentlichen Verkehr rationell auszugestalten! Es entfielen unwirtschaftlicher Berufsverkehr, der Gewinn wäre Zeit für Schönes. Statt dessen werden übereilt Expressstrassen geplant, die das Siedlungsproblem als Ganzes nicht lösen können.

Zur Erschliessung der Landschaft wären regionale Verkehrswege erforderlich, die dazu beitragen, unnötigen Verkehr von den Zentren fernzuhalten. Der im Gang befindliche Dezentralisationsprozess kann so gefördert werden; er trägt in höchstem Masse zur Auflockerung des städtischen Verkehrs bei, indem nämlich das Bedürfnis vermindert wird, in die Stadt zu fahren oder diese zu durchqueren. Im grossen Landesinteresse liegt es auch, die sich bildenden Stadtlandschaften in Ordnung zu gestalten. Heute sind wir leider noch nicht so weit, dass diese Erkenntnis Allgemeintum wäre. Aufgeschlossene Kreise der Industrie, weitsichtige Wohnbauproduzenten und viele fortschrittliche Gemeinden nehmen die Regionalplanung ernst, die, ob wir es wollen oder nicht, eine Schlüsselposition einnimmt. Die Förderung der organisierten Stadtlandschaften ist eine der vornehmsten Aufgaben der schweizerischen Landesplanung, die bemüht sein sollte, der Ueberbewertung der Hauptstädte entgegenzuwirken. Leider hat die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung der Stadtdurchfahrung mit Autobahnen ihren Segen erteilt, ohne die Regionalplanung aufs bestimmteste zu fordern. Dieser Planung auf höherer Ebene müssen wir trotz der in Bern gefassten Beschlüsse unentwegt dienen. Die uns anvertrauten Gemeinden und Regionen verlangen unsern Einsatz bevor die Strassen gebaut sind. In Bern hofft man hingegen darauf, dass die Planer nach Festlegung der Strassen den «regionalplanerischen Rahmen» zum Beweis der Richtigkeit der Strassenplanung schaffen.

### Cityring, Stadtkerntangenten, Parkierung

Alle Ueberlegungen der Stadt- und Regionalplanung führen dazu, die Stadtkerne zu entlasten. Vor allem will man sie vom unnötigen Verkehr und vom sinnlosen befreien. Unnötiger Verkehr sind Stadtkerntraversierungen, und sinnloser ist das Hin- und Herfahren, das erfolglose Suchen nach einem Parkplatz. Zur Befreiung der Städte von diesen in der Innenstadt unerwünschten Verkehrsteilnehmern dienen der Cityring oder, wo die topographischen Verhältnisse ungünstig sind, die Stadtkerntangenten, die das wertvollste Stadtgebiet umfassen. Der Cityring muss möglichst gut ausgebaut sein und flüssig befahren werden können; er vermittelt alle Verbindungen im grössern Stadtkörper und schirmt die Innenstadt ab, die doch als Fussgängerbereich für das geschäftliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben von ausserordentlicher Bedeutung ist und an Bedeutung bei wachsender Stadt und beim Ausbau der Region stetig gewinnt. Der in Franken und Rappen auszudrückende Verkehrswert der innenstädtischen Liegenschaften ist nicht, wie oft behauptet wird, die üble Folge einer überspitzten Spekulation, sondern das Abbild des inneren Wertes dieses Stadtteiles, der vom Fussgänger lebt. Zur Erhaltung dieses Wertes ist es nötig, das Autofahren zu erschweren (richtig, aber nur beschränkt durchführbar, ist die Sperrung der Innenstadt für den individuellen Fahrverkehr). Damit aber das Ziel der beruhigten Innenstadt erreicht werden kann, ist es notwendig, Park-

plätze, Parkhäuser, Garagen usw. zu erstellen, die in unmittelbarem Kontakt mit dem Cityring oder den Tangenten stehen, die am besten direkt von diesen erreichbar sind und beim öffentlichen Verkehrsmittel liegen. Dem Automobilisten muss zugemutet werden, dass er sein Auto am Cityrand abstellt und die letzten Schritte wie ein gewöhnlicher Fussgänger macht oder die Strassenbahn benützt. Das ist das Opfer, das wir von ihm verlangen müssen, denn die Bevölkerungszahl und der Motorisierungsgrad nehmen immer schneller zu, als wir — selbst unter Anspannung aller Kräfte — die Strassen und Plätze ausbauen können. In Philadelphia sagte *Mumford* anlässlich eines *amerikanischen Kongresses der Städteplaner*: «Die Städte gehen vor unsern Augen unter einer Sturmflut von Automobilen und Parkplätzen unter.» Wir beachten die abgestellten Automobile in unsern Städten kaum noch, die, wie Prof. *H. Bernoulli* einmal treffend geschrieben hat, all unsere Plätze krötenfaul belagern und entstellen. Wo noch ein vernünftiger Fussgängersteig (auf Schweizerdeutsch: Trottoir) vorhanden ist, wird er abgeschnitten und mit Parkuhren verschmälert; wo Bäume die trostlosen Strassenfluchten zieren, werden sie ausgerissen, damit wieder ein paar Fahrzeuge mehr abgestellt werden können, und trotz all dieser im Grund kümmerlichen Massnahmen lösen wir das Problem nicht.

Die Autozüge, zweigeschossig bepackt mit grossen und kleinen Autos aus Nord und Süd, singen ihr eigenes Lied; die stets grösser werdenden Einkommen begleiten sie. Alle Prognosen werden ständig über den Haufen geworfen — auch die eidgenössischen —, und harmlos glauben wir immer noch, jeder Automobilist werde für sein Fahrzeug einen Parkplatz auf privatem Grund schaffen. Haben wir noch nicht festgestellt, dass alle Strassenverbreiterungen selbst an Ausfall- und Tramstrassen nur dazu dienen, Autos abzustellen, selbst dort, wo Polizeidirektoren Tafelchen aufstellen lassen, die das Parkieren verbieten? Wie steht es eigentlich um die auf Trottoirs abgestellten Autos und um jene, die nachts einfach auf öffentlichem Grunde stehen bleiben? Als verantwortungsbewusste Planer müssten wir zuerst eine Kampagne gegen das unzulässige Parkieren führen — aber davor haben wir Angst. Angst vor der Allmacht des Motors, Angst vor mächtigen Verbänden, aber auch Angst davor, dass wir selbst ein paar Schritte mehr gehen oder die Strassenbahn benützen müssten. Unsere Vorgesetzten, die Behördemitglieder oder Parlamentarier, sie haben ebenfalls Angst, die Dinge beim rechten Namen zu nennen. Versprechungen werden gemacht, die nicht gehalten werden können; man redet seit Jahren von der Verkehrssanierung; man weiss, dass ausser dem Individualverkehr auch noch ein öffentlicher Verkehr besteht, dem — und nun wird es schwierig — eigentlich der Vorrang gebührte!

#### Oeffentlicher und privater Verkehr

*Die Stadt Zürich hat zum Glück den einzig richtigen Entschluss gefasst: sie treibt die Sanierung des öffentlichen Verkehrs zielbewusst voran und stellt die Oeffentlichkeit somit vor die Entscheidung, ob sie diesen oder jenen Verkehr zuerst sanieren will.* Jahrelang wurde hier um diese Klarheit gerungen, denn auch Zürich sah im beschleunigten Bau der Expresstrassen die Lösung aktueller Verkehrsprobleme. Zur Entlastung des zu knapp gewordenen Verkehrsraumes, der sich nicht oder nur sehr langsam durch Zurücksetzen der Baufluchten verbreitern lässt, soll nun die Strassenbahn im Kern der Stadt als sogenannte Tiefbahn in den Untergrund verwiesen werden, was etappenweise geschehen wird. Aehnliche Ueberlegungen werden in Basel und Bern angestellt, während sich Luzern und St. Gallen schon vor einiger Zeit entschlossen haben, vom schienenengebundenen zum schienenfreien öffentlichen Verkehrsmittel überzugehen. Kleinere Städte wie Schaffhausen, Winterthur und Biel haben sich ebenfalls für das schienenfreie Fahrzeug entschieden. In Lausanne und Genf sind die Abklärungen für die Bewältigung des Massenverkehrs unseres Wissens noch nicht sehr weit gediehen.

Allmählich setzt sich bei uns die Erkenntnis durch, dass der öffentliche Verkehr dem privaten vorgeht. In der konsequenten Verfolgung dieser Idee liegt es, die Frage der Ge-

staltung der Plätze und der Hauptstrassen des Stadtkerns aufzurollen. Man wird keine Tiefbahn bauen können, ohne die Oberfläche, die Plätze und Strassen neu zu planen, Baulinien müssen gezogen werden, Standplätze für Taxis, Buchten für Busse, Parkplätze für Kurzparkierer, Fahrbahnen, Fussgängerwege und die Eingänge zu den Tiefbahnstationen sind festzulegen, und schliesslich möchten wir als Architekten auch gerne wissen, wie die so in der Ebene vorgezeichneten Fluchten mit Bauten gebildet werden — unterlassen wir das, so sind wir unserer Aufgabe nicht gewachsen! *Unsere Generation muss den Zusammenhang zwischen Verkehr und Bebauung herstellen, denn gerade daran krankt der Städtebau*, dass dieser Fachmann den Verkehr plant und jener andere die Bebauung. *P. Trüdinger*, St. Gallen, hat in einem Gutachten über die Gestaltung des Limmatraumes in Zürich sehr treffend geschrieben: Wir richten rechtshändig den Verkehr mit der grossen Kelle an und wissen nicht, was die Linke gleichzeitig mit den Bauten vorhat.

#### Stadtkernumbau

Zur Vervollständigung des Bildes ist es nötig, sich auch noch das Geschehen während der Umbauzeit vor Augen zu führen. All die hier geschilderten Massnahmen, die einer grossen Operation zu vergleichen sind, müssen gründlich durchdacht werden, weil die Stadt doch während der sehr langen Umbauzeit weiterleben will. Während Jahren, vielleicht sogar Jahrzehnten sind der öffentliche und der private Verkehr aufrechtzuerhalten, damit das wirtschaftliche, geschäftliche und kulturelle Leben bestehen kann. Der heute schon nicht ausreichende Verkehrsraum zu ebener Erde wird durch Baustellen eingeengt oder gar abgeschnitten, Hauptverkehrsadern müssen unterbunden werden, und Umleitungen aller Art sind zu schaffen, wobei beispielsweise provisorisch verlegte Strassenbahngleise in Räume zu liegen kommen, die heute ausschliesslich dem individuellen Verkehr dienen. Der heutige Bauzustand von Mailand oder Hamburg sei all jenen zur Besichtigung empfohlen, die an diesen Ausführungen Zweifel hegen. Man berücksichtige aber immer: unsere Strassen sind sehr viel schmaler als mailändische oder hamburgische; man berücksichtige gleichzeitig, dass die Bodenwerte in unsern Mittelstädten sehr viel höher liegen als in den genannten Weltstädten. Als Schweizer bedenken wir, dass bei uns solche Bauwerke der Gemeinden nur mit dem Willen des Volkes (Referendum) zu vollbringen sind, während Mailand und Hamburg bloss vom Willen ihrer Parlamente abhängig waren. Wer auf dem Boden eidgenössischer Wirklichkeit bleiben will, beherzige den während vielen Jahren dauernden Bauzustand und überlege sich die Folgen.

Bei jeder schweren Operation muss sich der Patient eine Vorbereitung gefallen lassen. Der Arzt wird u. U. sogar gezwungen sein, Hilfsoperationen vorzuschicken, damit er den entscheidenden Schnitt im richtigen Augenblick an einem widerstandsfähigen Patienten vornehmen kann. Genau so verhält es sich mit den Städten, die weiterleben wollen. Auch diese müssen sich Vorbereitungen gefallen lassen. Die wichtigste wäre m. E. die, den individuellen Fahrverkehr während der Umbauzeit aus den Operationsbereichen zu verdrängen. Alles überflüssige Zirkulieren müsste systematisch unterbunden werden, und hiermit sollten wir so bald wie möglich anfangen. Als erste Massnahmen kämen der Bau von *Parkhäusern ausserhalb des Umbaubereiches* und Provisorien für erleichterte Zirkulation des individuellen Verkehrs ebenfalls ausserhalb der Umbauzone in Betracht. Die Parkhäuser wären, wie schon oben beschrieben, am Cityring anzulegen, damit sie auch noch nach der Umbauzeit im Stadtgefüge richtig lägen. Die Verkehrsprovisorien müssten so sein, dass sie der Automobilist möglichst aus freiem Antrieb benützt, selbst dann, wenn er dabei einen Umweg in Kauf nehmen muss. Es kann angesichts der Ueberzahl von heute schon zirkulierenden Fahrzeugen nicht dem Zufall überlassen werden, welche Wege sich die Fahrzeuglenker suchen werden, denn dann wäre das Chaos vollständig. Ebensowenig kommt es in Frage, zusätzliche Automobile in den Operationsbereich hineinzupumpen, was dann bestimmt der Fall wäre, wenn man die Autobahnen im Freudentaumel der eidgenössischen Nationalstrassenplanung sofort ins Herz der

Städte führte, wie das uns bis vor kurzem von unsern Stadtvätern als erste Sanierungsmassnahme dargelegt worden ist. Jede Autobahnspur leistet 1500 Automobile in der Stunde; in Zürich z. B. sollen nach offiziellem Projekt deren sechs gebaut werden. Mit andern Worten: man schüfe die Voraussetzung, dass 9000 Fahrzeuge pro Stunde ins Stadttinnere einströmen könnten! Wohin damit?

Die Operationsstelle wäre abzuschirmen, die Operation müsste nach erfolgtem Denken stattfinden. Improvisationen werden uns trotz allem nicht erspart bleiben. Wie aber, wenn die Zeit zum Denken fehlt und daher nur mangelhaft gedacht wird? Glaubt man wirklich daran, so schwerwiegende Eingriffe, wie sie hier geschildert worden sind, mit lauter Improvisationen vornehmen zu dürfen?

Die Rangfolge und die Reihenfolge der Sanierungsmassnahmen sind mit aller Präzision zu ergründen, und dazu — man gestatte einen kleinen Blick ins Portemonnaie — wollen wir doch auch die *Kosten* und die uns sonst zur Verfügung stehenden Mittel (Arbeitskräfte, Maschinen und Köpfe) überlegen.

### Antwort an Ing. H. Bosshard

Kollege Bosshard wirft mir vor, ich hätte keinen Vorschlag — keinen besseren Vorschlag für die Sanierung des Verkehrs in unsern Städten als den bekannten Vorschlag der Strassenplaner, die ihre Expresstrassen so schnell wie möglich bauen wollen, weil bald genügend Geld dafür fliesen soll. Ing. Bosshard antworte ich mit dem Bekanntgeben der Rangfolge und Reihenfolge der Planung und der Sanierungsmassnahmen:

1. Oeffentlicher Verkehr, Planung im Rahmen der Region.
2. Plätze und Hauptverkehrsadern im Stadtkernbereich: Planung des Cityrings oder der Tangenten, Ausarbeiten von Baulinienplänen, Festlegen der Fussgängerbereiche, Festlegen der Baukörper.
3. Parkplätze und Parkhäuser: Planung und Bau derselben ausserhalb der Sanierungszone am Ende der regionalen Einfallstrassen.
4. Einfügen der Autobahn mit Zubringerstrassen, nur Planung.
5. Umleitungen, provisorische Bauten.
6. Bauperiode für den öffentlichen Verkehr.
7. Bauperiode für die Stadtstrassen und Plätze.
8. Bauperiode für Autobahn und Zubringerstrassen im Stadtbereich.

Diese Rang- und Reihenfolge liefert nur die planerischen und technischen Voraussetzungen für den Bau eines erneuerten Verkehrssystems in der erneuerten Stadt. Die Beschaffung des Baulandes (Erwerb von Grund und Rechten) und die Inkonvenienzschädigungen für vorübergehende Belästigungen während der Bauperiode liegen noch auf einem andern, unerforschten Gebiet, das Berge von Schwierigkeiten erwarten lässt. Die erforderlichen kantonalen Ausführungsgesetze sind erst in Vorbereitung. Nebenbei darf auch noch an den ablehnenden Entscheid des Stimmbürgers erinnert werden, der die Finanzierung des Nationalstrassenbaus um ein Jahr mindestens verzögert hat.

Die Kosten der Expresstrassen auf Stadtgebiet sind noch unbekannt; sie dürften pro Kilometer ein Mehrfaches gegenüber denjenigen des Kilometers im freien Lande betragen. Für die Stadtdurchfahrt von St. Gallen wurden Kosten von rd. 140 Mio Fr. bekanntgegeben oder 18,5 Mio Fr. je Kilometer! Im Interesse des ganzen Landes ist die Frage berechtigt, ob es richtig und vertretbar ist, diese Unsummen in den Städten auszugeben, bevor die Landschaft saniert ist. Ist es auch zu verantworten, Arbeitskräfte, die wir dringend für die Sanierung des öffentlichen Verkehrs und der Stadtstrassen brauchen, auf weniger dringende Baustellen abzusaugen? Hat die Oeffentlichkeit auch genügend *treue Diener*, die willens und in der Lage sind, all diese Grossbauten in unserm Auftrag *in gewohnt solider Weise zu überwachen*?

Sind wir uns bewusst, dass nicht nur städtische Tiefbauten, sondern auch Hochbauten in früher unbekanntem

Masse gleichzeitig zur Ausführung gelangen und dass die Industrie gegenwärtig ein gewaltiges Erneuerungsprogramm verwirklicht und Wohnungen für die immer noch rapid zunehmende Bevölkerung von allen Seiten gefordert werden? Jahr für Jahr bauen wir in der Schweiz für 50 000 neue Einwohner eine «Neue Stadt» in der Grössenordnung Biels mit allem Zubehör; wir bauen sie mit Italienern, Spaniern, Griechen ... mit Italienern, die bald nicht mehr zu uns kommen wollen, weil in Italien Hochkonjunktur herrscht, mit Spaniern und Griechen, deren Sprache wir überhaupt nicht mehr beherrschen. Darf man in diesem Zusammenhang vielleicht einmal ein bisschen über die Folgen der Hochkonjunktur nachdenken, oder muss man zu allem und jedem, was von Bern kommt, dankerfüllt ja sagen?

Kollegen in Land- und Kleinstädten finden keine brauchbaren Angestellten mehr, Verwaltungen kleinerer Städte oder grösserer Dörfer haben Mühe, technisches Personal einzustellen, Kantonsbaumeister und Kantonsingenieure kleinerer Kantone oder in abgelegenen ersticken in der Arbeit, weil ihnen Gehilfen fehlen. Die Löhne für Zeichner, Techniker und technisch gebildete Akademiker auch in den Büros der Selbständigerwerbenden sind im letzten Jahre ins Gleiten geraten. Lehrbuben, die die Lehre gerade abgeschlossen haben, verlangen 800 Franken im Monat und mehr (!) und erhalten sie; mehr als ein Familienvater auf dem Lande verdient! Mit den Löhnen gleiten die Baukosten ... im letzten Jahr stiegen sie um volle 10 %. «Für kleinere Bauaufgaben des städtischen Tiefbaus finden wir die Unternehmer nicht mehr», so beklagte sich Stadtrat Thomann neulich vor dem Zürcher Gemeinderat! Firmen versprechen Termine, die sie überhaupt nicht einhalten können. Dieses alles geht in einem Lande vor, das stolz ist auf seine solide Bautradition; alle wissen es und alle tun, als ob sie es nicht wüssten, alle leiden körperlich und seelisch unter der Hochkonjunktur und ihrer Inflation materieller und kultureller Werte. Und in dieses hektische Treiben schaltet sich die grosse Oeffentlichkeit mit den Peitschenhieben der Expresstrassen ein. Ruhe täte not und Besinnlichkeit auch auf unserm technischen Sektor. Erste Voraussetzung wäre Zeit zum Denken, Zeit zur Vorbereitung der baulichen Erneuerung unserer veralteten Siedlungen. Jeder Einzelne kann nicht schneller denken als unsere Väter es konnten; versucht er es trotzdem, so leistet er nur halbe Arbeit und schadet dadurch uns allen und allen jenen, die unser Erbe antreten müssen.

### Kosten und Arbeitskräfte

All diese und wahrscheinlich noch viele andere Ueberlegungen einer durchdachten und zielbewussten Stadt- und Regionalplanung dürfen wir nicht anstellen, ohne auch daran zu denken, wieviel alle Arbeiten kosten und wer sie durchführen kann. Die Kostenüberschreitungen der ersten Teilstrecke der Autobahn Genf—Lausanne und die tatsächlichen Kosten der verlängerten Horwer Autobahn lassen die Annahme berechtigt erscheinen, dass die offiziellen Kostenschätzungen zumindest unvorsichtig waren; bei einer Ueberschreitung der Kosten von 50 % kann kaum von «Unvorhergesehenem» die Rede sein. Nun weiss man auch, dass die Autobahnen auf Stadtgebiet Expropriationen nach sich ziehen werden, deren Summen sich heute noch gar nicht abschätzen lassen, weil die Detailprojekte noch nicht vorliegen. Es handelt sich ja nicht nur um diese Expresstrassen, sondern um all die andern genannten öffentlichen Bauaufgaben, die im Falle Zürichs eine Milliarde Franken weit übersteigen werden. Die Frage nach der Beschaffung der Mittel kann hier vernachlässigt werden, denn diese Gruppe von Politikern redet von höheren Kommunalsteuern, und jene denkt an die Aufnahme von Anleihen — das eine wie das andere gangbare Wege, beide Wege höchst unsympathisch, jener für uns, der andere für unsere Nachkommen, die Schulden abtragen werden, welche ihnen unsere Generation hinterlässt. Richtig wäre Masshalten! Kommunalpolitiker, die die Gesamtkosten der Stadt- und Regionalplanung ahnen, stürzen sich übereilt auf das Versprechen von Bund und Kanton, ein grosses Geschenk — Expresstrassen — entgegennehmen zu dürfen

(70 % Bundes-, 15 % Kantons- und 15 % Kommunalbeitrag); sie sehen bereits eine grösstenteils in städtischen Diensten stehende Hauptverkehrsader entstehen, die nur einen Siebentel dessen kostet, was sie «wert» ist. 90 % sind städtischer Verkehr, 10 % echter Durchgangsverkehr, so schreibt Ing. Soutter. Der Bund soll mit andern Worten städtische Aufgaben lösen, die er allerdings aus Benzingeldern bezahlen will. Wäre es nicht viel sinnvoller, die gleichen Mittel für eine zweckmässige Erschliessung der Landschaft zu verwenden oder sie wenigstens zu sparen, bis eine zwingende Notwendigkeit besteht, sie im Expresstrassenbau zu verwenden? Sollte man nicht zuerst die dringendsten städtischen Bauvorhaben: Parkhäuser, Verkehrsbetriebe, Cityring und Stadtplätze, verwirklichen?

Die gleiche Frage drängt sich auf, wenn man an unsere Arbeitskraft denkt: an Maschinen, Arbeiter, Zeichner, Techniker und Ingenieure, an private Arbeitskraft und an öffentliche! Die Kantone bauen ihre Ingenieurbüros aus und nehmen sich gegenseitig die Arbeitskräfte weg. Private Firmen bauen ihre Angebote mit Ferien- und Pensionsvergünstigungen aus und zahlen höhere Löhne, Unternehmungen folgen dieser Tendenz, während die Städte an ihre Lohnreglemente gebunden sind und unsympathische Umwege suchen. Ein einziger Blick in den Inseratenteil unserer Zeitung beweist die Behauptung der Ueberhöchkonjunktur, die auch die frei erwerbenden Kollegen am eigenen Leibe erfahren. Ist es angängig, diese schon überhitzte Hochkonjunktur weiter zu heizen? Merken wir eigentlich nicht, dass erhöhte Löhne gleichbedeutend mit Geldentwertung sind? Der Tanz ums Goldene Kalb müsste öffentlicherseits nicht mit der Musik der Inflation begleitet werden. Der Bund, die Kantone und die Städte müssten im Gegenteil jetzt dämpfend eingreifen und nicht anspornend; sie müssten zurückhalten und nicht ausgerechnet Objekte bauen wollen, die ruhig für später aufgespart werden können. Wenn die Städte die öffentlichen Verkehrsmittel in Ordnung bringen, Parkhäuser bauen und die städtischen Hauptstrassen und die wichtigen Knoten entflechten, wird das Baugewerbe jahrzehntelang beschäftigt sein. In dieser Zeit kann der Bund die Ueberlandstrecken der Autobahnen bauen, die manches Dorf und viele Kleinstädte von der Plage des Durchgangsverkehrs befreien werden. *Für die beschleunigte Lösung dieser wichtigen Landesaufgabe allein schon lohnt es sich, den Bau der Stadtautobahnen zurückzustellen.*

#### Rechtmässigkeit

Besondere Bedeutung müsste in einem Rechtsstaat (oder in einem Staat, der stolz auf festgefügtetes Recht ist) die Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Art erlangen. Für alle möglichen Belange des gemeinschaftlichen Lebens fordern wir sie mit Vehemenz. Warum soll sie jetzt im Nationalstrassenbau nicht gefordert werden dürfen? Es muss doch zu Besorgnis Anlass geben, wenn ein so anerkannter Verwaltungsjurist wie Dr. M. Hofstetter, Departementssekretär, Luzern, in Nr. 5, 1961, von «Strasse und Verkehr» schreibt:

*«Fehlende Organisation und ungenügende Zusammenarbeit zwischen den Technikern und Juristen können zu schwerwiegenden Unzukömmlichkeiten führen. So muss es nachdenklich stimmen, wenn z. B. das Vernehmlassungsverfahren gemäss Art. 19 des Nationalstrassengesetzes, das erst seit dem Jahre 1960 gesetzlich vorgesehen ist, als durchgeführt und abgeschlossen betrachtet wird, weil Kantone und Gemeinden sich im Jahre 1957 zu den damals vorliegenden technischen Projekten geäußert haben. Es bestand im Jahre 1957 für den einzelnen Bürger noch gar keine Veranlassung, sich um die generelle Trassefestlegung der Nationalstrassen zu bekümmern, da der Bund die verfassungsmässige Kompetenz noch gar nicht besass und das in Art. 19 enthaltene Bereinigungs- und Genehmigungsverfahren für die generellen Projekte erst mit dem Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen eingeführt wurde.»*

Vernimmt man in der Schweiz den warnenden Ruf besonnener Fachleute nicht mehr? Die gleichen, die im Nationalstrassenbau Taten fordern, unbekümmert, ob Verfassung, Gesetz, kantonale Einführungsgesetze, Ausführungsverord-

nungen höherer und niederer Stufe in Ordnung sind, wehren sich für ihr Recht, wenn es um ihre privaten Sorgen — beispielsweise nur um die Steuern — geht. Im Strassenbau gelten andere Masstäbe: man fängt an, bevor die Gesetze vollkommen sind, und baut auf Land, über dessen Wert man sich noch streitet, «den Besitz weisen wir vorzeitig ein». Ausführungsprojekte werden in Auftrag gegeben, obwohl die städtebaulichen Planungen noch umstritten sind. Gemeinden und Private stehen unter Druck, und im Schnellverfahren führt man «Planungen» durch, die höchstens als Meinungsäusserungen gelten würden, hätte man genügend Zeit. Diejenigen, die sich gegen das Ueberfahrenwerden wehren, sind eo ipso Querulanten und betreiben gegen die offiziellen Projekte verzögernde Obstruktion. Wenn sich Gruppen von Besorgten in der ganzen Schweiz zusammenfinden und die Diskussion der Expresstrassen fordern, so sind das ganz einfach Oppositionelle; und die Resolution eines angesehenen Fachverbandes kann übergangen werden, weil die Versammlung nicht repräsentativ gewesen sein soll. Wo in der freien Welt kommt das vor, dass sich mehr als hundert Architekten, jeder ein ausgesprochener Individualist, steuern lassen? Die Meinung einzelner mächtiger Stadt- oder Kantonsingenieure oder Experten gilt mehr, obwohl es ein offenes Geheimnis ist, dass diese ihre eigenen Projekte gegenseitig begutachten und wieder begutachten. Auf diese Weise lassen sich die Autobahnen nicht in Ordnung bauen. Dr. M. Hofstetter schreibt hierüber:

*«Dem Techniker unserer Zeit ist innerhalb der Gesamtordnung eine Führungsfunktion zugekommen, die er zu andern Zeiten nicht besass...»*

Gewiss, der Autobahnbau ist etwas ausserordentlich wichtiges, aber mindestens so wichtig ist das Einhalten unserer Rechtsordnung. Wenn die kantonalen Einführungsgesetze zum Nationalstrassengesetz noch fehlen, fehlt ein wichtiger Bestandteil der Gesetzgebung. Dr. Lucius Burckhardt nannte das Ausweichen vor Schwierigkeiten in seinen Ausführungen vor dem Bund Schweizer Architekten in Boudry treffend *Krise der Gesellschaft*. Wir sind in bezug auf unser Thema Expresstrassen besorgt um das Fehlen der Generalpläne für die Städte, die der *Band 4 des Schlussberichtes der Kommission des Eidg. Departementes des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes* liefern sollte, und deshalb wehren wir uns.

#### Antwort an Dr. R. Ruckli und Ing. P. Soutter

Und nun sei es mir gestattet, aus der Entstehungsgeschichte meines Notschreies «Machen Sie diesen Blödsinn nicht» einiges bekanntzugeben, das die Fachwelt und mit ihr die eidgenössische Öffentlichkeit ruhig wissen darf.

Als ich vor Jahren die Verkehrsgutachten Kremer-Leibbrand und Pirath-Feuchtinger für die Sanierung des Zürcher Verkehrs hier beschreiben musste, gab ich das Verfahren bekannt, wie die Gutachten zu vergleichen wären, und stellte die Forderung auf, *zuerst den öffentlichen Verkehr* mit Strassen und Plätzen und dann den privaten Verkehr zu ordnen (SBZ 1955, H. 41, S. 587). Ich äusserte mich damals, als die Nationalstrassenplanung kaum in Gang gesetzt worden war, auch zur Frage der Stadtdurchfahrten und drückte den Wunsch nach sachlicher Abklärung der städtebaulichen Zusammenhänge aus. Ing. Soutter sprach mir im S. I. A.-Sekretariat die Kompetenz dazu ab. Ein wenig später, als sich die gemeinde- und stadträtlichen Kommissionen Zürichs für die Stadtdurchfahrt im Sihlraum entschlossen hatten, wiederholte ich meine Bedenken, machte vor allem auf den brutalen Schnitt der Expresstrassen im neuesten Stadtteil Schwamendingen aufmerksam und forderte die Verantwortlichen auf, die Schnellfahrstrassen nicht in Räume hineinzulegen, die für die städtebauliche Entwicklung oder für die Erholung der arbeitenden Bevölkerung im Hinblick auf die rapid wachsenden Bedürfnisse der Stadt benötigt werden (SBZ 1956, H. 21, S. 322). Wenig später gab ich in einer ausführlichen Begründung alle Bedenken gegen die beabsichtigte Stadtkerndurchschneidung bekannt und schloss den Aufsatz mit dem Aufruf, die Stadtplanung so bald wie möglich als Ganzes anzupacken (SBZ 1956, H. 45, S. 686).

Diese drei sachlichen Auseinandersetzungen mit den stadtzürcherischen Planungsfragen blieben von den offiziellen Stellen immer unbeantwortet, man ging über die gesetzten Argumente einfach hinweg, und heute haben wir in Zürich die unerfreuliche Situation, dass eine junge Architekten- und Ingenieurgruppe im Eiltempo Varianten zur offiziellen Lösung ausarbeiten muss, die versuchen sollen, die vom hiesigen Stadtgenieur und seiner technischen Kommission während Jahren unterdrückte Variante des Bebauungs- und Quartierplanbüros (dargestellt von H. Fricker in SBZ 1957, H. 26, S. 418) ins rechte Licht zu rücken. Architekt *Rolf Meyer* hat diese Arbeit mit bewundernswertem Mut an der Versammlung des Z. I. A. vom 13. Jan. 1960 gefordert (SBZ 1960, H. 5, S. 81, Bericht von W. Gelpke, und SBZ 1960, H. 8, S. 135, Erwiderung von P. Soutter). Im zürcherischen Gemeinderat habe ich mich unentwegt für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs eingesetzt, obwohl sich auch Zürich für den sofortigen Bau der Expressstrassen erwärmt hatte. Heute liegt zum Glück ein Entwurf für die Tiefbahn vor. Die notwendigen Lösungen für den Cityring, die von beiden Gutachtergruppen verlangt worden waren, fehlen leider immer noch.

Am 27. August 1959 fand in Zürich die Eröffnung der Ausstellung «Stadtstrassen der Zukunft» statt, die wir redaktionell beschrieben haben (SBZ 1959, H. 38, S. 617). Darin führten wir wörtlich aus: «Die Linienführung der Autobahnen wird wohl in grossen Zügen als richtig anerkannt werden. Fraglich bleibt, ob auch die Stadtdurchfahrten in allen Teilen akzeptiert werden, denn die Eingriffe ins Stadtgefüge sind gross. *Wir wollen diese Frage hier nur stellen und noch nicht diskutieren. Sie scheint uns nämlich von grundlegender Bedeutung zu sein und müsste in aller Offenheit und leidenschaftslos besprochen werden dürfen, bevor die endgültigen Beschlüsse in Bern gefasst werden.*»

Das war mein Wunsch, doch fand die Diskussion nicht statt. Schon vorher, nämlich anlässlich der Beschreibung des Vorberichtes des Nationalstrassennetzes (SBZ 1959, H. 4, S. 50) hatte ich unter dem Untertitel «Kritische Betrachtungen zum Entwurf der Kommission» gefordert, für die betroffenen Städte gründliche Untersuchungen anzustellen, weil diese nicht in der Lage seien, ohne grosse Korrekturen ihrer Grundrisse einen vermehrten Schnellverkehr zu schlucken. Anfangs 1960 lagen fünf Bände des Berichtes über die Planung des schweizerischen Nationalstrassennetzes vor; der Band 4 mit den städtischen Expressstrassen fehlte. Wir haben das grosse Werk ausführlich dargestellt (SBZ 1960, H. 20, S. 323) und auf Seite 328 folgendes geschrieben: «Leider liegt der dritte Teil (Band 4) mit den städtischen Expressstrassen noch nicht vor. Das ist angesichts der Bedeutung des Entschlusses, die Autobahn als Expressstrassen mitten durch die Städte zu führen, bedauerlich. Wer sich mit Städtebau befasst, wird also heute noch nicht auf seine Rechnung kommen, er wird auf später vertröstet, obwohl die Bundesversammlung ohne Vorliegen dieses Bandes bereits beschliesst...»

Im Frühling des Jahres 1960 wurde die nationalrätliche Kommission für die Beratung der Nationalstrassen eingesetzt; sie stand unter dem Vorsitz von Nationalrat M. Eggenberger, St. Gallen. Angesichts des Fehlens des 4. Bandes des Berichtes gestattete ich mir, dem Präsidenten einen handgeschriebenen Brief zu schreiben, worin ich ihn höflich bat, die Beschlussfassung über die Expressstrassenführung auszusetzen, weil diese noch zu Diskussionen Anlass gebe und der Band 4, der doch Auskunft über Einzelheiten geben müsse, immer noch fehle. In diesem Brief setzte ich alle städtebaulichen Argumente, die gegen die Zerschneidung der Stadtkerne sprechen. Ich hatte vorher die Ortsgruppe Zürich des Bundes Schweizer Architekten und Nationalrat H. Leuenberger, der Mitglied der genannten Kommission war, über mein Vorgehen unterrichtet. Der Brief ist mir nicht beantwortet worden. Leider musste ich in der Folge erfahren, dass man mich in der Kommission als notorischen Querulanten bezeichnet hatte, der keine Antwort verdiene! Nachdem man die Bedenken der Städteplaner — ich stehe nicht allein auf weiter Flur — in der Fachpresse übergangen hatte, fühlte

ich mich zu jenem Schritt berechtigt, und ich stehe heute noch dazu. Jeder Bürger darf in der Demokratie für seine Ueberzeugung kämpfen, ohne dass er diffamiert wird. Jeder Bürger verdient auch Antwort auf einen anständigen Brief!

National- und Ständerat haben das Nationalstrassennetz mit Stadtdurchfahrten beschlossen. Die Auseinandersetzung geht weiter, weil die schon lange geforderten Detailprojekte die grossen Schwierigkeiten aufdecken und die Fachwelt allmählich wach wird. In allen sieben direkt betroffenen Städten wird gekämpft, darüber ist Dr. Ruckli sicher besser orientiert als ich. Ing. Soutter weiss es selbst ganz genau, wie es um den Kampf an der Sihl steht, denn er ist Mitglied der Technischen Kommission für den Zürcher Generalverkehrsplan und hat selbst sehr Wesentliches zum heutigen Malaise beigetragen, weil er als Mitglied dieser Kommission, die die Hochstrassen befürwortete, an einem Wettbewerb für das Bauprojekt derselben teilgenommen hat, was — das darf hier ruhig auch einmal gesagt werden — in Kollegenkreisen übel vermerkt worden ist. Bevor die endgültige Zustimmung der eidgenössischen Instanzen für den Bau bestimmter Strecken vorlag, plante und projektierte Ing. Soutter dieselben und wehrt sich jetzt für seine Arbeit. Aus diesem Grunde ist seine Stellungnahme mir gegenüber menschlich sehr verständlich...

Als letzten grossen Versuch in der Reihe aufklärender und kritischer Aufsätze schrieb ich am Anfang dieses Jahres den Aufsatz «Die Expressstrasse im Stadtorganismus» (SBZ 1961, H. 8, S. 115), worin ich erneut um die sachliche Abklärung der städtischen Verkehrs- und Baufragen bat. «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.» Im gleichen Aufsatz machte ich auch auf die Unlogik der Normen für den Ausbau der Expressstrassen aufmerksam; indem ich schrieb: «Die Expressstrassen leisten ihren Dienst besser, wenn sie für reduzierte Fahrgeschwindigkeiten projektiert werden. Auf die kleineren Radien kommt es uns zur Hauptsache an, weil diese in unsern gewachsenen Städten erlauben, die Linienführung den Gegebenheiten anzupassen.» Auch dieser Aufsatz wurde — wie alle andern — nicht beantwortet. Die Diskussion findet einfach nicht statt, weil der andere Gesprächspartner nicht will, und aus diesem Grunde habe ich, entgegen meiner Gewohnheit, einen bewusst journalistisch abgefassten Notschrei ausgestossen. Die saubere städtebauliche Argumentation, die notgedrungen breit wird, weil die Materie sehr vielschichtig und komplex ist, wird in unserer Hochkonjunktur weder von den Technikern noch von den Politikern gelesen; den Notruf eines um das Wohl der Städte bekümmerten Städteplaners haben alle gelesen. Ich hoffe, dass mein verzweifelter Schrei dazu beiträgt, die Diskussion um die Autobahnen auf Stadtgebiet endlich in Gang zu bringen. Die Fachwelt soll urteilen, ob ich berechtigt gewesen bin, für die Wiedergeburt des Begriffes *Stadtbaukunst* zu kämpfen, oder ob ich mir den Vorwurf der Unkollegialität zu Recht gefallen lassen muss.

Hans Marti

## Schweiz. Technischer Verband

DK 061.2:62

Mit seinen 10 321 Mitgliedern ist der STV der grösste technische Berufsverband unseres Landes; was er unternimmt, ist daher von allgemeiner Bedeutung und verdient besonders die Aufmerksamkeit der Mitglieder des S. I. A., dem der STV im Aufbau und in der Organisation sowie in der Zusammensetzung des Mitgliederbestandes sehr ähnlich ist bis auf den bekannten Unterschied im Ausbildungsweg der Techniker einerseits, der Ingenieure andererseits. Wie ebenfalls zur Genüge bekannt ist, bilden dieser Unterschied und seine Bedeutung für die Berufsausübung das hochaktuelle Thema, das den Diskussionen um die Titel in unsern Berufen zugrunde liegt. Da ist es sehr wertvoll, im Jahresbericht 1960 des STV (erschieden in der «Schweiz. Techn. Zeitschrift» 1961, H. 18/19) die gründliche, alle Faktoren umfassende Darstellung zu lesen, die Sekretär *H. A. Gonthier* vom Stand-