

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 61 (1974)
Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

Vorwort: Blicke aus dem Fenster
Autor: D.P.

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: 31.03.2025

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

«Ich versuche für einen Augenblick, den Augenschein zu beschreiben:

... Ich sehe Autos auf dem Asphalt, die Leuten gehören, die sich nicht kennen, die ich nicht kenne, die nur ihre Autos kennen und sich nur von ihren Autos her kennen.

... Wenn ich auf die Strasse hinaustrete, sehe ich keinen Verkehr zwischen den Leuten, keine Gruppen, die sich über die Zeitung unterhalten, es liegt kein Gespräch in der Luft.

... Die Strassen dienen nicht dem Austausch der Wünsche und Widersprüche der Menschen, sondern sie werden beherrscht von Autos, die ihre Fahrer werktags zur Stätte ihrer Ausbe-

Peter Schneiders «Blick aus dem Fenster» – wir haben hier einige Sätze daraus zitiert – ist der gleiche wie jener zahlreicher Menschen, die noch eine verödete Stadt bewohnen. Eine Stadt, in der sich der Entmischungs- und Verdrängungsprozess unaufhaltsam vollzieht. Eine Stadt, die infolge dieser Entwicklung, welche durch Arbeitsplatzkonzentration in den Stadtkernen einerseits und Verdrängung von Wohnraum in die Agglomeration und Region andererseits geprägt ist, im zusammenbrechenden Berufsverkehr erstickt. Auf das Phänomen der Zersiedelung der Städte und auf deren Nachteile wiesen bereits 1876 Rudolf Baumeister am Beispiel der Londoner City und noch früher, 1860, Rudolf von Eitelberger in einer Abhandlung über das «Wiener Zinshaus» hin, wie Othmar Birkner in seinem Abriss aus der Entwicklungsgeschichte des öffentlichen Verkehrs im vorliegenden Heft erwähnt. Die in den 50er Jahren von Stadt- und Verkehrsplanern entwickelte und propagierte technokratische Vorstellung der «autogerechten Stadt» hat Auswirkungen verschiedener Natur auf das Leben der in der Stadt arbeitenden und wohnenden Menschen gehabt. Eine vor kurzem veröffentlichte Untersuchung im Auftrag des Eidgenössischen Amtes für Verkehr hat ergeben, dass die grösste Umweltbelastung im Stadt- und Agglomerationsverkehr durch Personen- und Lastwagen verursacht wird. Aber erst seit höchstens zwei Jahren haben einige Grossstädte Europas begonnen, aus den durch eine falsche Verkehrsplanung verschlechterten Lebensbedingungen in der Stadt die Konsequenzen zu ziehen. Die neu formulierte Forderung nach der «menschengerechten Stadt» wird nun auch in den Reden jedes Politikers besonders unterstrichen.

Im Rahmen der Überprüfung ihres Richtplanes hat die Stadt Mailand 1972 die Forderung nach rationellerem Einsatz der bestehenden öffentlichen Nahverkehrsmittel an erste Stelle der Prioritätenliste gesetzt. Angesichts der bis heute gemachten Erfahrungen, wonach der Bau der U-Bahn nicht die erhofften Erfolge in der Verkehrsplanung der Stadt und Agglomeration gebracht hatte, wurde der Ausbau des U-Bahn-Netztes bedeutend eingeschränkt. Hamburg verzichtete auf den Bau der geplanten Stadtautobahnen. Dass zur Verwirklichung des angestrebten Ziels, die verkehrsgerechte Stadt in eine menschengerechte Stadt umzuwandeln, seitens der Stadtväter unpopuläre Massnahmen getroffen werden müssen, steht ausser Diskussion. Dabei geht es nicht, wie von

manchen Kreisen befürchtet wird, um die totale Beseitigung des Automobils aus der Stadt. Vielmehr sollten die zu treffenden Massnahmen korrektiven und korrelativen Charakter haben, um den Gebrauch des Privatautos in vernünftiger Weise zu steuern und dadurch zu reduzieren. Ein flexibles, aus wechselseitig sich bedingenden Faktoren aufgebautes Planungsinstrument sollte ausgearbeitet und angewendet werden. Die Einrichtung von Fussgängerbereichen in Stadtkernen, aber auch in zentralen Gebieten anderer Stadtquartiere, die Leistungssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs, welche eine Erhöhung der Attraktivität der Benutzung ermöglicht, die Reduktion der Parkplätze vor allem in der Innenstadt, die Einführung von Zusatzabgaben für Autobesitzer und allein fahrende Pendler gegenüber nichtautobesitzenden Bevölkerungsgruppen sowie der «Null-Tarif» im städtischen öffentlichen Verkehr wären beispielsweise Massnahmen, die einer Überlegung wert und Komponenten des erwähnten flexiblen Planungsinstruments sein könnten. Derartige Massnahmen dürfen jedoch nicht als alleiniges Mittel zur Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme betrachtet werden. Sie wären als Vorkehrungen zu einer gesamthaft konzipierten Stadt- und Regionalplanung zu verstehen, die eine ausgewogene Durchmischung von Wohnzonen und Bereichen des tertiären Sektors ihrer Struktur anstrebt. Das akut vorhandene Problem «Verkehr» ist nichts anderes als die Konsequenz einer Planung, welche die mit ihr verbundenen sozio-ökonomischen Aspekte und die daraus resultierenden Auswirkungen gar nicht berücksichtigt hat. Es gilt, eine umfassende Stadt- und Raumordnungspolitik zu formulieren, in der korrektive mit qualitätsfördernden Massnahmen koordiniert werden. Das Problem «Verkehr» weiterhin ausserhalb vom planungspolitischen Kontext behandeln zu wollen, wie es bis jetzt stets der Fall gewesen ist – anders gesagt, allein mit technischer Therapie zu kurieren versuchen –, hätte keinen Sinn. Denn dadurch würde man die Praxis der technischen Fehlleistungen fortsetzen und die asoziale Rolle der systemkonformen Planung bekräftigen. Der Beitrag der Technik soll dort gefördert werden, wo der positive Effekt ihrer Entwicklung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und auch als Faktor zur Umweltverbesserung eingesetzt werden könnte. Wir denken hier an die Entwicklung von elektrischen und elektronisch gesteuerten Verkehrsmitteln als Bestandteile leistungsfähigerer umweltfreundlicherer Mas-

sen, um sonntags von ihnen repariert und geputzt zu werden. Die Leuchtschriften drücken nicht die Wünsche und Leidenschaften der Städtebewohner aus, sondern die von Osram, Siemens und AEG.

Wenn ich etwas anderes erleben würde, würde ich auch etwas anderes beschreiben. An mir liegt es nicht, wenn ich diese Strassen nicht mit einem Dickicht vergleiche, ich hätte schon genug Phantasie, in einer Prostituierten dieses Mütterliche zu entdecken, und wenn mich diese Stadt von einem neunzigsten Stockwerk aus an das Gerippe irgendeiner Seele erinnern würde, verlasst euch darauf, mir würde das auffallen.»*

sentransportsysteme in dichtbesiedelten Gebieten.

Im Zusammenhang wäre die Unterstützung seitens der öffentlichen Hand in Form von Forschungsaufträgen an die Herstellerfirmen und als potentielle Auftraggeberin besonders wichtig, damit die zu produzierenden technischen Verkehrsmittel in absehbarer Zeit wirtschaftlich eingesetzt werden könnten. Zum Beispiel Elektroautomobile, welche nicht in einem für den öffentlichen Verkehr konzipierten Transportsystem Anwendung fänden, also von Privaten anschaffbar wären, würden in die Kategorie «Zweitwagen» des bereits aufgeblähten Automarktangebots fallen und somit zum Vergnügungsobjekt finanzkräftiger Leute erhoben werden.

Ebenfalls im Rahmen einer umfassenden Raumordnungspolitik auf regionaler und nationaler Ebene sollten bestehende öffentliche Verkehrssysteme attraktiver gestaltet werden. Ob wir als mögliche Konsequenz der sogenannten Ölkrise auf einen Umdenkprozess in der Weiterführung des Programms im Nationalstrassenbau hoffen können, bleibt dahingestellt. Die für dieses Jahr vom Bund beschlossenen Einschränkungen der vorgesehenen Verwirklichung von Teilstrecken bedeuten nur eine Verschiebung des Vorhabens, stellen jedoch keine qualitative Änderung des Programms dar. Angesichts dieser Betrachtung gelten unsere Sympathien jenen Bürgerinitiativen, welche sich im Sinne eines Auftrages politischer Demokratie zur Verhinderung von Fehlplanungen und zur Ausarbeitung von Lösungsvorschlägen, die primär die sozio-ökonomischen Komponenten des Kontextes berücksichtigen, engagieren.

Reinhard Morschers selektiver Blick aus dem Zugfenster während der Fahrt von Bern nach Zürich – Umschlagsbildmotiv dieses Heftes – erlaubt uns, bedeutungsvolle Aspekte einer typischen Landschaft unseres Landes zu erkennen und kritisch zu interpretieren. Diese Bildfolge weist uns auf die Möglichkeit hin, auch auf der Zugfahrt die Umwandlung unserer Umwelt wahrzunehmen. Dabei erhalten wir Informationen, die zur Verständlichkeit von Tatbeständen, mit denen wir in unserem Alltag auf verschiedenste Weise konfrontiert werden, verhelfen könnten. D. P. ■

* Aus: «In den Häusern, von den Häusern und um die Häuser herum. Lesebuch 5, Wohnen.» Herausgegeben von Gisela Stelly. Verlagsgruppe Bertelsmann GmbH/C. Bertelsmann Verlag, München-Gütersloh-Wien 1974, S. 46-47.