Tribüne

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **53 (1966)**

Heft 12: **Eigenheime**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Fragment

Rien ne va plus

Wir wohnen in einem älteren Haus. Aber am Wohnen hat sich eigentlich, seit es steht, nicht so viel geändert. Man sitzt noch immer in Zimmern, dazwischen sind Korridore, und über die Treppe erreicht man den Ausgang. Vorgärtchen, Trottoir, Straße – wirklich, weder innen noch außen hat sich so viel verändert, daß man ältere Häuser nicht mehr bewohnen könnte.

Einiges ist allerdings dazugekommen. Vor Zeiten ließ man eine Zentralheizung einbauen. Einer der Räume des Sockelgeschosses ging verloren. Dann kamen die Velos. Wo tat man sie hin? Unter der Treppe fand sich ein unbenützter Abstellraum. In den dreißiger Jahren kam der erste Kühlschrank – ein riesiges Tier. Zum Glück war die Küche reichlich bemessen, so stellte man ihn hinein. Auf der Straße tat sich nun manches: jemand kaufte ein Auto und brauchte eine Garage; sein Vorgärtchen wurde zur abschüssigen Einfahrt. Später kamen viele Autos, und man entdeckte, daß man gar keine Garage braucht. Die Straße ist reichlich breit zum Parkieren, allerdings wurde sie in der Folge zur Einbahnstraße degradiert. Wie gut, daß wir unser Vorgärtchen noch haben; bald mußte es den Öltank aufnehmen. Wo sollte die Waschmaschine hin? Vielleicht besser ins Untergeschoß als in die Küche, denn hier wird in absehbarer Zeit die Abwaschmaschine aufgestellt.

Wenn man es so zusammenzählt, hat sich doch vieles verändert. Vieles ist dazugekommen, was sich die Leute, die das Haus gebaut hatten, nie erträumt hätten, so rückständig waren die noch. Daß sie rückständig waren, merkt man vor allem daran, wie sie mit dem Platz umgingen: ein derart unrationeller Grundriß grenzt an Dilettantismus.

Da denkt man heute anders. Man weiß um den Fortschritt. Man baut auch anders; vor allem nicht so zufällig. Alles hat heute seinen Platz. Alles, was es gibt, muß man sagen. Was es nicht gibt, hat keinen Platz. Das wäre schön verrückt, Platz vorzusehen für Dinge, die es nicht gibt.

Es gibt auch Dinge, die es nicht mehr gibt. Ich kenne jemanden, der hat eine Einbauküche mit einem vorgesehenen Platz für einen Kühlschrank zu 40 l. Als der Kühlschrank ausgelaufen war, stellte sich heraus, daß 40-l-Schränke nicht mehr hergestellt werden. Jetzt hat der gute Mann Platz für ein Ding, das es nicht mehr gibt, und keinen Platz für ein Ding, das es gibt. Aber dafür eine Wohnung, in der alles vorgesehen ist. Nur nicht der Fortschritt. L. B.

Tribüne

Das Trojanische Pferd

Die Stadtautobahnen, das Geschenk des Bundes an die Stadt Bern, sind heute – zu spät – als Trojanisches Pferd erkannt worden. Bern glaubte, diese Autobahnen für den städtischen Verkehr ausnützen zu können, und konstruierte zu diesem Zwecke die Theorie, der normale Autobahnverkehr, der mehrheitlich Quelle und Ziel in Bern hat, laste die auf Stadtgebiet liegenden Teile nicht genügend aus (siehe auch WERK-Chronik 8/1965). Deshalb müßten sie wie Expreßstraßen behandelt und in die Stadt hineingezogen werden, damit möglichst viel städtischer Verkehr darauf rollen könne.

Wie in der griechischen Sage gab es auch einen Laokoon mit seinen Söhnen, die davor warnten, das Geschenk in die Stadt hineinzuziehen, und es gab die Schlangen, die dafür zu sorgen hatten, daß logisches Denken nicht überhandnahm. Das Geschenk wurde angenommen, und die Katastrophe war da. Die Berner hatten nicht leere Expreßstraßen in die Stadt gezogen, sondern mit Verkehr dicht besetzte Autobahnen. Am Eröffnungstag erreichte die *stehende* Kolonne der Automobile auf der Autobahn eine Länge von über einem Kilometer. Sie wäre noch weiter gewachsen, wenn die Polizei die Autobahn nicht wieder gesperrt hätte. Noch nie hatte Bern einen solchen echten Verkehrszusammenbruch gesehen.

Beschreibung der örtlichen Situation

Wenn wir die Fliegeraufnahme betrachten, können wir uns das alles sehr gut vorstellen.

Wir erkennen ganz oben links eine Ecke des Sonnenhofspitals, davor das Gebäude der Schweizer Radio- und Fernsehgesellschaft, rechts daneben die tiefergelegte Autobahn, von Thun herkommend (eine Geste gegenüber den Kranken und Genesenden). Rechts davon eine Wohnbebauung kleiner Mehrfamilienhäuser und Villen. Davor der sogenannte «Vollanschlußknoten» Freudenbergerplatz. Links unmittelbar an den

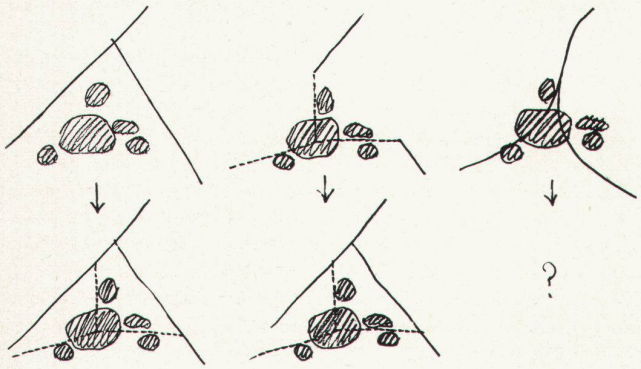
1
Autobahnanschluß Freudenbergerplatz, Bern
Photos: 1 Comet, Zürich; 2, 6, 7 Geiger, Bern



1



2



3 4 5

2
Wo wird die Autobahn gebaut werden? über's freie Feld? – Nein: mitten in das enge Gefüge bester Wohngebiete (Bildmitte)

3
Möglichkeit I: In der ersten Etappe ein kontinuierliches Autobahnsystem, in einer zweiten ergänzt durch das Expreßstraßensystem

4
Möglichkeit II: In der ersten Etappe ein zusammenhängendes Expreßstraßensystem, in einer zweiten ergänzt durch die Schließung des Autobahnnetzes

5
Heutiger Kompromiß aus I und II: Er dient weder dem Stadtverkehr noch dem flüssigen Überlandverkehr und kann nicht erweitert werden

6, 7
Heute rollt der Schwerverkehr über ehemals idyllische Spazierwege, weil das Geld nicht mehr reicht, den Stadtverkehr in kontrollierbare Bahnen zu lenken

Auffahrtsrampen eine Wohnsiedlung im Bau. Über dem Anschlußknoten steigt die Autobahn zu einem brückenartigen Gebilde an und zielt auf die Balkone der Wohnhäuser in der Bildmitte. Unter dem Viadukt befinden sich Station und Schleife des Trams. Gleich rechts daneben erkennt man den verkehrstechnisch kritischen Punkt. Hier kreuzen sich: die Wege des Trams, des Fußgängers, die Auffahrt Richtung Thun, die Abfahrt von Thun, die Auffahrt Richtung Zürich, die Abfahrt von Zürich, der Quartierzubringer und jener Verkehr, der weder mit der Autobahn noch dem Quartier etwas zu tun hat, der aber an dieser Lorelei nicht vorbeikommt, ohne in sämtliche soeben aufgezählten Ströme getaucht zu sein.

Ist alles erlaubt, was technisch möglich ist?
Im Mittelgrund derselben Aufnahme erkennen wir zwei Reihen Mehrfamilienhäuser, zwischen die sich die Autobahn zwängt. Sie tut dies auf der Höhe des ersten Obergeschosses. Auf dem Bild sieht es so aus, als werde die Autobahn eine Ecke des ersten Wohnblockes der linken Reihe anschneiden. Das sieht aber nur so aus. In Wirklichkeit führt sie um einige Zentimeter am Wohnzimmer vorbei, so daß Autos mit dem ausgestreckten Arm aus dem offenen Fenster gerade nicht mehr erreicht werden können.
Technisch steht also der Autobahn nach Entfernung sämtlicher Bäume kein Hindernis mehr im Weg. Und andere Verpflichtungen als jene gegenüber der Technik scheint es ja gar nicht zu geben. Oder doch?
Die eidgenössische Expertenkommission für Lärmfragen spricht von einem Minimalabstand von 125 m zwischen einer Autobahn und Wohngebäuden. Der zuständige Gemeinderat aber erklärt in der Presse: «Es kann nicht klar genug gesagt werden, daß der Freudenbergerplatz seit der Planung 1912 (!) und 1933 zum Verkehrsknoten erster Ordnung bestimmt ist. Über diese Aspekte waren alle Bauherrschaften, die seit 1933 in der Gegend des Freudenbergerplatzes gebaut haben, orientiert. *Wenn sie ihren Mietern eine ruhige Wohnlage versprochen haben, so kann dies nur bedauert werden.*»
Diese Feststellung wird hier deshalb wiedergegeben, weil sie ein grelles Licht auf die Zynik wirft, mit der die Berner Regierung mitunter, wenn sie sich gesetzlich geschützt fühlt, in Sachen Planung zum Volke spricht. Da man 1912 noch gar nicht recht wußte, was ein Auto ist, geschweige denn 1933, wie eine Autobahn aussieht, so kann man den Ausspruch ruhig verallgemeinernd so deuten: Wenn die Städte und Dörfer unseres Landes gerade dort gebaut worden sind, wo wir heute unsere Autobahnen erstellen, so kann dies nur bedauert werden.
Das ist die rücksichtslose Haltung einer Generation, die andererseits auch die Schöpferin von «ästhetischen Kommissionen» sowie jener niedlichen Bauordnungen ist, die sich in rührender Liebe zum Detail um Dachneigungen kümmern und sich dafür einsetzen, daß Bäume, «die durch Schattenwurf Räume zum dauernden Aufenthalt von Menschen schädigen», entfernt werden. – Ah, vielleicht wäre das ein Weg: Die Autobahn wird wegen Schattenwurfs einfach wieder entfernt?
Oder gibt es gesetzliche Regelungen, die doch weniger niedlich sind? Wir lesen im Absatz 2 des Artikels 684 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches: «Verboten sind insbesondere alle schädlichen und nach Lage und Beschaffenheit der Grundstücke oder nach Ortsgebrauch nicht gerechtfertigten Einwirkungen durch Rauch oder Ruß, lästige Dünste, Lärm oder Erschütterungen.»
Da sich diese Regeln aber auf gewerbliche Betriebe beziehen und Autobahnen nicht als gewerbliche Betriebe betrachtet werden, fühlen sich die Behörden, nach dem Satz: «Erlaubt ist, was technisch möglich ist und gesetzlich nicht verfolgt werden kann», zu nichts verpflichtet. Die Erkenntnis für die jüngere Generation: sie wird solche Taten in Zukunft entweder technisch unmöglich oder rechtlich verfolgbar machen müssen.

Wie konnte es überhaupt so weit kommen?
Nach dem soeben Gesagten könnte man fast glauben, Regierung und Verwaltung hätten böswillig dem Wohle des Volkes entgegengearbeitet. Aber nichts wäre ungerechter, als das zu glauben. Es geschah nicht böswillig. Im Gegenteil: Regierung und Verwaltung hatten von vornherein keine festgelegte Meinung oder Konzeption, die sie durchdrücken wollten. Sie ließen sich beraten, horchten nach links, horchten nach rechts und hörten ganz demokratisch jeden an, der



6



7

etwas zu sagen hatte. Und da jeder etwas anderes sagte, handelte man einen Kompromiß aus, legte ihn einem gerade in Bern weilenden deutschen Fachmann vor, erklärte ihn nach dessen zustimmendem Nicken für gültig und verteidigt ihn seither – erst seither – unter ständiger Betonung der unerschütterlichen Unveränderlichkeit der behördlichen Linie gegen Tod und Teufel.

Gibt es denn daran etwas auszusetzen? – Zweierlei: Unerschütterliche Unveränderlichkeit der behördlichen Linie ist keine Tugend. Und: Ein Kompromiß in der Planung ist nicht Variante I plus Variante II, geteilt durch zwei.

Über den ersten Punkt braucht nicht viel gesagt zu werden. Die Berufung auf eine Planung von 1912 (als gerade die ersten Automobile als Kuriositäten auftauchten), um die bestechende Konsequenz der heutigen Autobahnführung darzulegen, spricht für sich selbst.

Zum zweiten Punkt wollen wir aber folgende Überlegungen machen.

Autobahnen und Expreßstraßen

Es gibt für ein Land, das einen Motorisierungsgrad erreicht hat wie die Schweiz, bezüglich Verkehrsplanung *zwei* neue Aufgaben:

Erstens die Planung und den Bau eines zusammenhängenden Systems von Autobahnen über das ganze Land in Koordination mit dem Ausland.

Zweitens die Planung und den Bau von Expreßstraßensystemen zur Bewältigung des internen Verkehrs in städtischen Regionen, die in die Maschen des Autobahnnetzes gelegt werden können.

Da beide Aufgaben viel Zeit und Geld kosten, ist es verständlich, daß man Lösungen sucht, bei denen nicht alles auf einmal ausgeführt werden muß. Diese Lösungen bestehen in Etappenplänen, von denen es wieder zwei prinzipielle Varianten gibt.

Möglichkeit 1: Man plant beides, baut aber vorerst nur das zusammenhängende System der Autobahnen und ergänzt später mit dem Bau des Expreßstraßensystems. Nachteil in der ersten Etappe: Der städtische Verkehr bleibt noch in den alten Geleisen. Vorteil: Autobahn- und städtischer Verkehr kommen einander nicht in die Quere.

Möglichkeit 2: Man plant beides, spart aber beim Bau die Autobahnstrecken innerhalb der städtischen Region vorderhand noch aus, hängt zwischen die losen Enden der Autobahnen ein zusammenhängendes Expreßstraßensystem und schließt das Autobahnnetz erst in einer zweiten Etappe. Nachteil in der ersten Etappe: ein diskontinuierliches Autobahnsystem. Vorteil: von Anfang an ein zusammenhängendes Expreßstraßensystem.

Was geschah nun wirklich?

Eben ein Kompromiß. Man beschloß, überhaupt kein Expreßstraßensystem zu bauen, dafür aber die Autobahnen selbst durch Stadtgebiet zu führen und die auf Stadtgebiet liegenden Teile einfach «Expreßstraßen» zu nennen und so zu tun, als wären es auch wirklich welche.

Die Folge ist, daß weder ein dem Stadtverkehr dienliches Expreßstraßensystem noch ein dem Fernverkehr dienliches kontinuierliches Autobahnsystem herausschaute.

Und was besonders schwer wiegt: Der hier gezeigte Slalom der sogenannten Osttangente verunmöglicht eine spätere Ergänzung zu einem vernünftigen System.

Spazierwege als Expreßstraßenersatz

Wenn wir keine Expreßstraßen haben, so muß sich der Verkehr, der auf ihnen rollen würde, wenn es welche gäbe, irgendwo anders abwickeln. Dies geschieht heute zu einem großen Teil auf trottoirlosen Spazierwegen. Die Straßenverbindungen zwischen der Stadt Bern und ihren Vororten sind so ungenügend, daß der Verkehr (Schwerverkehr inbegriffen) neuerdings durch Lichtsignalanlagen auf Spazier- und andere trottoirlose Wege geleitet wird. Schulkinder, die keinen andern als diesen Schulweg haben, alte Leute, die das Erholungsgebiet hinter dem Waisenhaus erreichen möchten, Besucher des Friedhofes, Reiter, die dem nahen Wald zustreben, unzählige von spazierenden Familien mit Kinderwagen und Kleinkindern an der Hand werden – seitdem klar ist, daß für die Sanierung des städtischen Straßensystems kein Geld mehr übrigbleibt –, von den Last- und Personenwagenkolonnen, die zwischen Bern und seinen Vororten verkehren, täglich mit dem Tode bedroht.

Seit Jahren ist ein leistungsfähiges Expreßstraßensystem, das den Verkehr innerhalb der städtischen Region übernehmen könnte, fällig. Durch den Autobahnkompromiß ist die Entwicklung eines solchen Systems nun auf lange Jahre oder Jahrzehnte technisch und finanziell verunmöglicht worden.

Es gibt Kompromisse, die nicht die Hälfte des einen Vorschlages zur Hälfte des andern addieren, sondern das eine vom andern subtrahieren und, gleichgültig, wie enorm die finanzielle und zeitliche Anstrengung bei dieser Operation war, ein Resultat von ±0 hervorbringen. Von solcher Natur ist leider der Kompromiß von Bern – und nichts berechtigt zur Hoffnung, daß sich die «Lösungen» in gewissen andern Städten, wenn sie einmal so weit gediehen sein werden wie die in Bern, sich nicht ebenfalls als große Trojanische Pferde erweisen werden – einzig und allein auf die Zerstörung des städtischen Gefüges bedacht.

Martin Geiger

Stadtchronik

Hong Kong oder das Hausen von Massen

«Hong Kong – a barren island with hardly a house upon it.» Lord Palmerston, 1841

Bei der Abfassung dieses Berichtes war es mir klar, daß man sich im Rahmen einer Architekturzeitschrift vielleicht nicht sehr eingehend mit soziologischen Aspekten des Wohnens befassen kann. Nur auf diese Weise aber kann man zu anderen über Probleme sprechen, welche so innig mit dem Wirken des Architekten und Städtebauers verbunden sind, selbst wenn er glaubt, weit weg von solchen Aufgaben zu leben. Im politischen wie sozialen Bereich zeigt sich immer deutlicher, daß sich die wichtigen Entscheidungen für unsere Zukunft in Asien abspielen dürften. Neue Impulse in Architektur und Städtebau kommen aus Japan; neue Wege zur Lösung des Problems von Wohnungen für die Massen sowie der wirtschaftlichen, sozialen und auch technischen Meisterung von Ballungszentren wie Hong Kong und anderen Städten werden in Ostasien beschritten. Der größte jährliche Bevölkerungszuwachs herrscht im tropischen Asien; ein Viertel der Menschheit lebt dort bei einer Dichte von 450 P/km² auf nur 8% der nutzbaren Fläche der Erde. Dazu kommt das Aufeinanderprallen zweier widersprüchlicher Weltanschauungen, was die Situation noch erschwert.

Hong Kong wurde im Jahre 1841 den Engländern von den Chinesen überlassen und war zu dieserZeit «eine unfruchtbare Insel mit kaum einem Haus darauf». Man sagte im England des letzten Jahrhunderts zu einem unbeliebten Zeitgenossen: «Go to Hong Kong», wenn man ihn zum Teufel wünschte. Dieser englische Außenhandelsposten, ein äußerst ungesundes Gebiet, malariaverseucht, mit Cholera- und Pestepidemien, war kein Ort für Europäer. Man hielt es nicht für möglich, daß Weiße in einem solchen Klima überleben können. Damals lebten auf der Insel Hong Kong (das heißt «Weihrauchhafen» oder «duftender Hafen») 1500 Menschen.

Im Jahre 1898 wurden die sogenannten New Territories von Großbritannien dazuerworben; heute hat die Kolonie von Hong Kong eine Fläche von 1034 km². Allerdings sind nur ungefähr 15% davon