Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 14 (2001)

Heft: 5

Artikel: Nur der Fussgänger hat Kultur : Verkehrsplanung : Interview mit Hans Boesch

Autor: Guetg, Marco

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121627

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 06.02.2026

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

Bild: Bruno Schlatter

Nur der Fussgänger hat Kultur

Hans Boesch ist Verkehrs- und Stadtplaner und Schriftsteller. Sein neues Buch ‹Die sinnliche Stadt› ist erschienen. In den versammelten Essays ist von Planung, Politik und der Langsamkeit die Rede. Marco Guetg besuchte Boesch in Latsch im Kanton Graubünden.

Hans Boesch

Hans Boesch, 75, ist Tiefbauingenieur und arbeitete an der ETH Zürich als Verkehrs- und Stadtplaner. Neben zahlreichen Fachpublikationen – sie erschienen beim Birkhäuser Verlag – schrieb er auch literarische Werke, die mit angesehenen Preisen ausgezeichnet wurden. Zuletzt erschien bei Nagel & Kimche 1998 ‹Der Kreis›. Dieser Roman bildete den Abschluss einer Trilogie, die 1988 mit ‹Der Sog› begann und 1996 mit ‹Der Bann› weitergeführt wurde. Hans Boesch wurde im St. Galler Rheintal geboren und lebt heute mehrheitlich im kleinen Weiler Latsch oberhalb von Bergün im Kanton Graubünden.

Hans Boesch, bei der Lektüre Ihrer gesammelten Essays und Vorträge habe ich mir an mancher Stelle die Augen gerieben.

Waren Sie so oft nicht einverstanden?

Nein, wegen des direkten und angriffigen Tons, den Sie hier und dort anschlagen. Der hat mich überrascht. Denn als Schriftsteller gelten Sie als zurückhaltend-ruhiger Mensch.

Hier handelt es sich nicht um eine dichterische Sprache, sondern um Essays, mit denen ich aufrütteln wollte. Zudem versuchte ich, mich auch Nicht-Spezialisten verständlich zu machen. Und zum Ton: Obwohl ich mit meinen Gedanken in Fachkreisen oft schockiere, will man sie gerade dort immer wieder hören. Ich habe mich bereits in den Fünfziger- und Sechzigerjahren mit Dingen beschäftigt, welche die damaligen Planer in der Regel noch nicht beachtet haben. Die Strassenbau-Ingenieure zum Beispiel dachten noch rein technisch. Nur wenige interessierte die Frage, wie sich die baulichen Massnahmen auf eine Siedlung auswirken würden. Ich hingegen wollte nicht wissen, wie schnell ein Porsche über eine Strasse flitzen kann, sondern mich interessierte, wie die Leute an dieser Strasse mit dem Verkehr und dessen Einwirkungen lebten. Daraus hat sich ergeben, dass ich mich als Ingenieur immer mehr auch mit sozial-technischen und städtebaulichen Fragestellungen beschäftigten musste.

Verkehrsplaner wird man aber doch, weil man Strassen bauen will.

Das war anfänglich auch meine Meinung. Allerdings: Verkehrsplaner im heutigen Sinn gab es damals noch gar nicht. Man war vor allem Bau-Ingenieur. Und also stand der Bau im Mittelpunkt. Doch schliesslich befriedigte mich dieser enge Blickwinkel nicht mehr. Ich suchte nach Zusammenhängen und so kam ich zur Verkehrs-, Regional- und Stadtplanung.

Und das galt damals als exotisch? Welche Vorstellungen hatten denn Ihre Kollegen von der Planung?

Wie gesagt: Der klassische Bau-Ingenieur baut. Er macht Pläne für ein ganz

bestimmtes Projekt. Er ist Spezialist. Und als Spezialist schaut er vor allem vorwärts, er lässt sich von so genannten Nebensachen nicht gerne aufhalten. Der Planer hingegen sieht nach links und rechts, ringsum, er fragt, wo soll gewohnt werden, wo gearbeitet, wo verkehrt und vor allem: Welche Folgen für die Stadt, die Region, den Einzelmenschen hat das, was gemacht werden soll? Er ist nicht Spezialist, sondern er sollte, er muss Allrounder sein.

Wie ist das, wenn Sie heute lesen, was Sie vor dreissig Jahren geschrieben haben, und dann schauen, was in der Schweiz geplant und gebaut worden ist? Sind Sie frustriert?

Nein, im Gegenteil. In den letzten Jahren ist viel geschehen. Wir haben ganz ausgezeichnete Fachleute bekommen, wir haben einige einsichtige Politiker; das Volk merkt langsam, was zählt. Dass ein guter Planer immer wieder kämpfen muss, weiss jeder. Das gehört dazu. Immer wieder erklären, immer wieder reden – und den andern ebenfalls reden lassen!

Inzwischen spricht man auch bei der Planung von vernetztem Denken. Sind Sie zufrieden mit dem, was in den letzten Jahren geschehen ist?

Ganz zufrieden wird man nie sein. Dass die jungen Architekten heute lieber schnell und für sich allein bauen als in einem städtischen Umfeld mitzuplanen, verstehe ich wohl; doch es ist ein gefährlicher Trend. Ohne Kooperation stirbt die Solidarität und damit auch die Lebensqualität. Demokratie aber heisst Solidarität, nicht Freibeuterei!

Und dann gibt es natürlich Planungsleichen. Ich denke an die Stadt Zürich und das immer noch nicht gelöste Problem des Durchgangsverkehrs.

Ja, das Zürcher Ypsilon! Da hat man seinerzeit tatsächlich entschieden, die Autobahn von Chur über der Sihl mitten in die Stadt Zürich hineinzuführen. Geplant war ein Verkehrsdreieck in Nähe des Hauptbahnhofs mit Autobahnachsen gegen Bern, gegen St. Gallen und gegen Süden – eine höchst fragwürdige Sache.

Wie war so etwas möglich? Das sieht ja ein Laie, dass das nicht geht.

Ich habe oft versucht, die Überlegungen der ersten Autobahn-Planer von 1950/60 nachzuvollziehen. Haben sie, was damals nicht unüblich war, eine Landkarte genommen und im Zentrum von Zürich – also beim Hauptbahnhof – eine Nadel eingesteckt? Und hat sich für sie die Stadt in diesem Augenblick auf den Stecknadelkopf reduziert? Wollte man dann den Verkehr entweder zur Stecknadel hin oder von ihr wegführen? Unterschätzte man den Durchgangsverkehr? Es brauchte jedenfalls einige Zeit, bis man einsah, dass nicht jeder Automobilist und jeder Lastwagenfahrer, der nach Gross-Zürich oder in die Ostschweiz zielt, unbedingt zum Hauptbahnhof kommen muss. Und so sind wir nun in der komfortablen Lage, dass wir uns nicht vorzustellen brauchen, wie ein Verkehrsstrom – vergleichbar jenem auf der Nordtangente – sich samt seinen Vierzigtönnern mitten durch Zürich-City quetschen soll. Vielmehr dürfen wir uns mit Erleichterung zur Planungsleiche beglückwünschen.

1970 haben Sie geschrieben: «Die Besiedlung ergiesst sich in die Landschaft hinaus. Wir wissen nicht, ob die vielen Wucherungen gesunde Pubertätspickel sind oder ob sie Krebs bedeuten. Wir stehen vor einem Siedlungsbrei.» Heute wissen Sie mehr?

Leider nein.

Das heisst: Die Planung hat versagt.

Wenn man die gesetzlichen Grundlagen nicht hat, wenn die Gemeindeautonomie unantastbar bleibt, kann man gegen den Brei nicht viel unternehmen.

Wer plant, muss aufpassen, dass er nicht zu sehr einengt und dadurch eine mögliche Entwicklung verhindert. Er muss aber auch aufpassen, dass er nicht zu lasch ist und dadurch den Wildwuchs fördert.

Das ist in der Tat eine Gratwanderung. Ein typisches Beispiel ist der Kanton Uri. In den Fünfziger- und Sechzigerjahren hat man auf Europakarten Autobahnen skizziert und Uri war auf den populären Darstellungen stets in der Mitte, war quasi Bauchnabel der Welt. Entsprechend erwartete man den grossen Aufschwung. Das Gegenteil ist eingetroffen. Zwar kommen Millionen von Reisenden und Lastern; aber sie fahren durch. Was das dort für Mensch und Umwelt bedeutet, muss nicht weiter ausgeführt werden.

Sie haben sich früh und kritisch mit dem Mythos Mobilität auseinander gesetzt. In einem Essay sprechen Sie vom «Zerstörungspotenzial des modernen Nomadentums». Genützt hat Ihr Drohfinger nichts.

Wenig. Bisher jedenfalls. Aber ich bin ja weder ein politischer Machthaber noch Generaldirektor von Erdöl-, Auto- und Reisefirmen.

Seit den Achtzigerjahren tauchen in Ihren Essays Gedanken von Lao Tse auf. Wollten Sie damit Ihre technisch geschulten Kollegen provozieren?

Überhaupt nicht. Damit wollte ich vielmehr zeigen, dass das, was ich finde, schon vor mehr als zweitausend Jahren gesagt worden ist. Und leider trifft es noch immer zu.

In einem Aufsatz unter dem Titel «Die Kultur des Langsamen» wagen Sie folgende These: «Nur der Fussgänger, nur das Langsame hat Kultur.»

Das war 1986. Es gilt in unserer Zeit, wo alles noch schneller wird, umso mehr. Ich glaube auch, dass die Zeit, in der man sich wieder auf die Qualitäten der Langsamkeit besinnt, zurückkommt – trotz Internet.

Sie haben sich neben Ihrer Berufsarbeit als Ingenieur und Planer immer auch schriftstellerisch betätigt. Gibt es Wechselwirkungen zwischen dem Planen und dem Schreiben?

Thematisch sicher. Meine ersten drei Romane werden heute auch als Ingenieur-Trilogie bezeichnet.

Und formal?

Soeben habe ich eine Arbeit gelesen, in der ausführlich von meinem «Konstruktivismus» die Rede ist.

Was auffällt: Berühmte Autoren waren Ingenieure, Planer oder Gestalter. Novalis und Robert Musil waren Ingenieure, Gerhard Meier hat als Designer gearbeitet, Max Frisch war Architekt und Wolfgang Hildesheimer hat Tischler gelernt.

Literarische Impulse kommen aus dem ganz gewöhnlichen Leben, nicht nur aus der Gelehrtenstube.

Interview: Marco Guetg

Hans Boesch, Die sinnliche Stadt. Essays zur modernen Urbanistik. Verlag Nagel & Kimche, Zürich 2001, CHF 27.80.

Maxomedia

Die schönste Form in Bewegung zu bleiben. Modus von Wilkhahn.

www.wilkhahn.ch, Tel. 031 310 13 13

Wilkhahn