

**Zeitschrift:** Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

**Herausgeber:** Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

**Band:** 21 (1964)

**Heft:** 4

**Artikel:** Verkehr

**Autor:** Richter, Jacques

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-783786>

#### **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:** 13.02.2026

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

# Verkehr

Von dipl. Ing. Jacques Richter, Sektionschef des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Bern

«Jedes Verkehrsmittel dort einsetzen, wo es seinem Wesen nach die besten Dienste leistet! Harmonie und Zusammenarbeit führten zum Ziel.»

Der aufmerksame Besucher wird diese einleitende Devise unter der prächtigen Kupferkuppel im allgemeinen Teil des Sektors «Verkehr» lesen können (Abb. 1). Die Skulptur des Tessiner Bildhauers Remo Rossi symbolisiert diese Aussage des sinnvollen Zusammenwirkens der verschiedenen Verkehrsmittel in künstlerisch eindrücklicher Weise. Es entspricht durchaus der klugen, symbolreichen Ausdrucksform, mit welcher die Expo das Publikum anspricht, dass die Plastik von Rossi unter der Kupferkuppel Platz gefunden hat, also alle Verkehrsmittel unter einem Dach. Der Dom selbst ruht auf vier Säulen — den vier Verkehrsträgern, nämlich: Schiene, Strasse, Luft, Wasser.

Diese Harmonie der Verkehrsträger, welche hier ihre würdige Gestaltung gefunden hat, bildet das Leitmotiv in allen Abteilungen des Sektors «Verkehr». Es ist wohl selten anlässlich einer Ausstellung des Verkehrswesens so eindrücklich manifestiert worden, dass der Verkehr ein Ganzes ist, in dem jedes Verkehrsmittel die seiner Natur zukommende Aufgabe zu erfüllen hat. Wo könnte die geistige Brücke zur Landesplanung kräftiger zum Bewusstsein kommen als eben durch dieses Leitmotiv? Planen heißt ordnen, zur Harmonie bringen. Diese Maxime gilt für sämtliche Sparten der Planung, auch der Verkehrsplanung. Die verantwortlichen Gestalter aller Abteilungen des Verkehrssektors haben diese Überzeugung durch die Betonung der ihrem Verkehrsmittel zukommenden Hauptaufgabe und seines Dienstes am Ganzen darzustellen gewusst.

Der Sektor «Verkehr» setzt sich zusammen aus dem Allgemeinen Teil, den Bahnen, dem Post- und Fernmeldewesen, der Strasse und dem Strassenverkehr, der Luftfahrt sowie der Schifffahrt. Je nach Art des darzustellenden Verkehrsmittels kommen die Belange, welche den Planer interessieren, mehr oder weniger stark zur Geltung. Das eindrücklichste Bekenntnis zur Planung liegt sicher im Allgemeinen Teil in der einleitend erwähnten Kuppel. Neben den Thesen der Planung sind aber auch die dem Planer — hier dem Verkehrsplaner — zur Verfügung stehenden Mittel von Bedeutung, und hier erkennen wir, dass alle Ausstellenden unseres Sektors den wesentlichen Sinn der Landesausstellung 1964 erkannt haben: in die Zukunft weisen.

Wer nicht mit dem ältesten aller Transportmittel, den eigenen Füßen, den Sektor betritt, kann mittels rollenden Teppichs das Wasserbecken überbrücken, das den *Allgemeinen Teil* umschliesst. «Rollender Teppich», «rollendes Trottoir» — das kommende innerstädtische Verkehrsmittel? Oder ist es das Monorail, das in kecker Linienführung den Sektor durchquert

und dem Fahrgäst eine generelle Uebersicht über die Ausstellung gewährt — ist es dieses Monorail, welches dem Planer ein neues Mittel für die mit der städtischen Personenbeförderung sich stellenden Probleme in die Hand gibt? Wir wissen es nicht, aber der Planer nimmt dankbar von neuen Möglichkeiten Kenntnis, welche ihm die Technik in der Zukunft zu bieten hat. (Betriebsunterbrüche hier oder dort nimmt er nicht ernst, weiß er doch, dass planerisch Wünschbares oft seine Zeit braucht, um technisch brauchbar zu sein.)

Die Bahnen bringen mit dem Circarama zweifellos eine der Hauptattraktionen der Expo 1964 in ihren Pavillon, und kein Besucher des Sektors sollte sich das Erlebnis eines hervorragenden Filmes in überwältigender, neuartiger Technik entgehen lassen. In unserem Zusammenhang interessiert aber vor allem, dass die Bahnen ihre Schau unter das Motto «Sicherheit, Komfort, Wirtschaftlichkeit» gestellt haben. Damit werden die traditionellen Vorteile des schienengebundenen Verkehrsmittels erneut unterstrichen in einem den Bahnen eigenen, erfahrungsgemäss hohen Ausstellungsniveau. Die Schweizer Bahnen legen aber auch Wert darauf, den Besucher daran zu erinnern, dass sie mit einem Netz von weit über 5000 km durchaus in der Lage sind, Erschliessungsfunktionen zu erfüllen. Eine entsprechende Darstellung mit den Gebirgsbahnen zeigt dies sehr eindrücklich.

Am Eingang zum Bahnpavillon ist zu lesen:

«Die Eisenbahn — Verkehrsmittel für alle, verbindet uns Schweizer miteinander und unser Land mit Europa.»

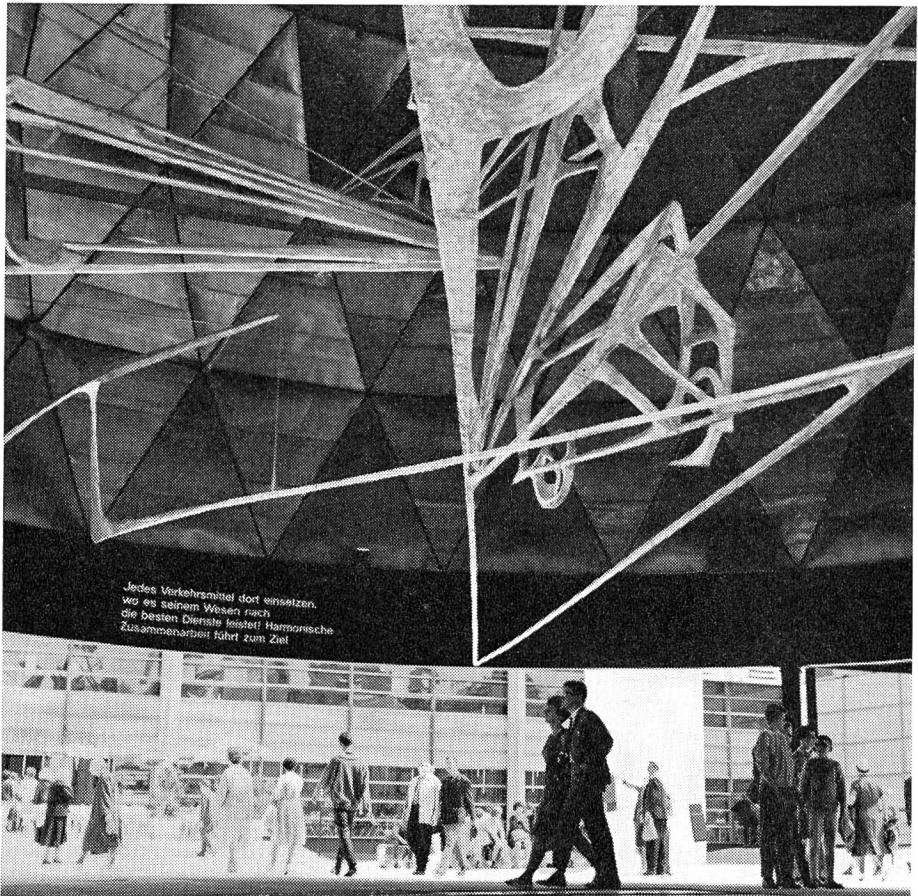
Es ist sicher nicht zufällig, dass diese Verbindungs-funktion besonders auch der Beziehung Land — Stadt gilt. Heute, wo wir in unsern grösseren Städten Verkehrskalamitäten in bei uns nie bekannten Ausmassen erleben, erinnert ein grosses, autobahnkleebattähnliches (!) Modell daran, dass wir ein sehr leistungsfähiges Mittel haben, «mitten in die Stadt» zu gelangen — die Bahnen.

In gänzlich neuartiger Weise erhält man Einblick in die Tätigkeit des *Post- und Fernmeldewesens*. Den Planer wird besonders die Feststellung erfreuen, dass für die hier Ausstellenden die Zukunft bereits begonnen hat. Wenn auch der Planer sonst kaum direkte Beziehung zum Post- und Fernmeldewesen unterhält, so drängt sich hier doch die Erkenntnis auf, dass unsere heutige Lebensform ohne diese Kommunikationsmittel undenkbar wäre. Nebenbei sei dennoch daran erinnert, dass der Postautodienst der PTT (mit Konzessionären) mit seinem fahrplanmässig bedienten Netz in der Grössenordnung von etwa 10 000 km eine Erschliessungsaufgabe erfüllt, die für unser Land besonders wichtig ist.

Es ist naheliegend, dass der Planer seine besondere Aufmerksamkeit der Abteilung *Strasse und Strassen-*

Abb. 1.

Auslage des sinnvollen Zusammenwirkens der verschiedenen Verkehrsmittel, in künstlerisch eindrücklicher Weise. Photo Maximilian Brüggemann.



verkehr widmen wird. Die zunehmende Bevölkerung und die durch das individuelle Verkehrsmittel ermöglichte Breitenentwicklung hat der schon seit je bestehenden Bedeutung der Strasse einen gewaltigen Auftrieb verschafft. So gross sind die Anforderungen an die Strasse heute, dass sie, von der Flut des Verkehrs buchstäblich überrollt, ihre Aufgaben nicht zu allen Zeiten gänzlich erfüllen kann. Denn das Motto der Abteilung lautet:

«Die Strasse ermöglicht jedem, sich mit eigenen Mitteln frei zu bewegen.»

Die grosse Zahl derjenigen, die sich «frei bewegen» wollen, sowie die Verschiedenartigkeit der den Strassenraum beanspruchenden Verkehrsmittel — es sei gestattet, den Fussgänger hier mit einzuschliessen — beschränken die gewünschte Freiheit in der uns leider nur zu gut bekannten Weise.

Die Ausstellung geht denn auch auf diese Problematik besonders ein. Nachdem der den Pavillon betretende Besucher den ersten Raum mit seiner verwirrenden Vielzahl von Polizeischildern — Individualismus! — hinter sich gelassen hat, gelangt er mittels Rolltreppe in den ersten Stock. Hier wird ihm das «Phänomen Verkehr» erläutert.

«Wer erzeugt den Verkehr, wo und wann?» heisst eine Grundfrage, auf welche eingehend geantwortet wird. Grossmasstäbliche Photos einer Vielzahl von Menschen deuten uns an, dass wir alle, nicht nur «die andern», Verkehr erzeugen. Der diese Ausstellung be-

suchende Planer wird mit Genugtuung feststellen, in welch logischer Weise dem Besucher die Hauptverkehrsformen — Berufsverkehr, Besucherverkehr, Güterverkehr, nach ihren erzeugenden Gebieten geordnet: Wohnquartier, Geschäftszentrum, Industriezone — erläutert wird, wie vor allem auch die städtischen Probleme ihre Würdigung gefunden haben mit besonderer Berücksichtigung der täglichen Schwankungen des Verkehrsanfalles. Die Gründe, welche zur gewaltigen Steigerung des Verkehrsbedürfnisses geführt haben — neben dem Wachstum die Spezialisierung mit dem damit verbundenen höheren Lebensstandard und allen seinen Erscheinungen — werden ebenfalls illustriert.

Entsprechend der Devise des gesamten Sektors wird hier das Verkehrsproblem auf der Strasse in seiner Gesamtheit umfasst, sowohl den individuellen als auch den öffentlichen Verkehr einschliessend. Die Schlussfolgerungen dieser Schau sind denn auch eindrücklich: Wir brauchen leistungsfähige Strassen und Parkierungsmöglichkeiten, wir brauchen aber auch ein leistungsfähiges System öffentlicher Verkehrsmittel. Jedes Fahrzeug dort einsetzen, wo es seiner Natur nach am besten dient, nicht in Konkurrenz und gegenseitiger Lahmlegung, sondern in Harmonie: Planung!

Der Besucher findet zur ebenen Erde nebst dem Ausstellungsgut der Automobilbranche, der Strassenbenützerverbände, der Gesetzgebung und der Polizei noch genügend Themen mit spezifisch planerischem

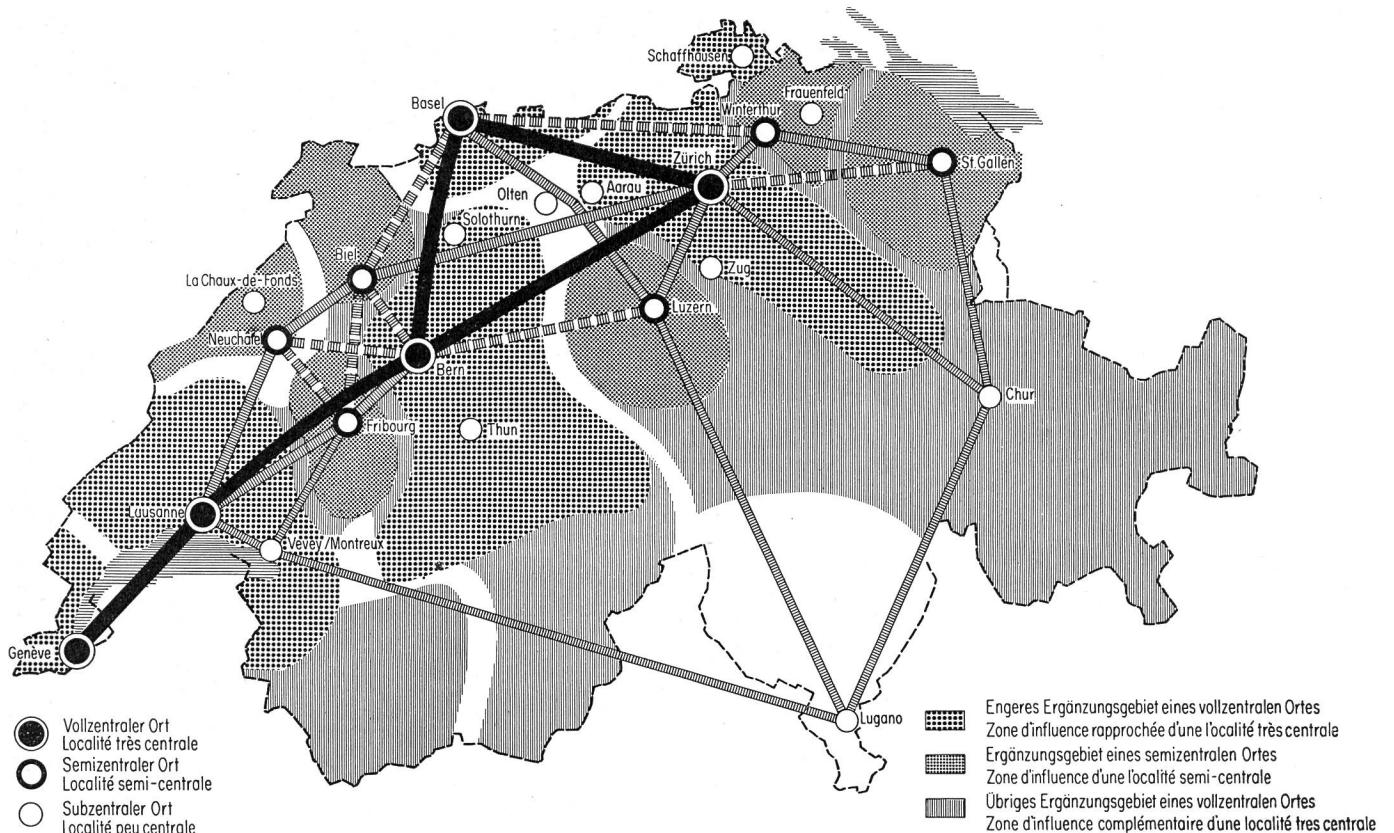


Abb. 2. Die zentralen Orte hoher Stufe der Schweiz mit ihren Ergänzungsgebieten. (Nach H. Carol.)

Interesse. Es liegt auf der Hand, dass in dieser Schau der Strasse den Nationalstrassen besondere Bedeutung zukommt. Die hauptsächlichsten landesplanerischen Ueberlegungen sind hier dargestellt, welche zum Vorschlag des Nationalstrassennetzes geführt haben: der Geschäftsverkehr, der sich bei uns besonders in Ost-West-Richtung abwickelt und durch die Verbindung der zentralen Orte bestimmt wird (Abb. 2), sowie der nord-süd-gerichtete Touristenverkehr, welcher zu den grossen Alpendurchstichen führt. Selbstverständlich kommt hier auch die traditionelle Aufgabe der Schweiz als Hüterin der Alpenübergänge zum Ausdruck. Die teilweise Erschliessungsfunktion dieser Strassen wird nicht vernachlässigt.

Der *Luftfahrt* als Verkehrsmittel kommt in unserem kleinen Lande intern nur sehr beschränkte landesplanerische Bedeutung zu. Wir wollen uns hier mit der Erwähnung des Leitthemas dieses Pavillons zufriedengeben: «Das Flugzeug bringt die Welt in die Schweiz und die Schweiz in die Welt.»

Die *Schiffahrt* unterstreicht ihre grosse Wirtschaftlichkeit im Transport von Gütern. Die ständig zunehmende Menge der in den Basler Rheinhäfen umgeschlagenen Waren beweist die Attraktivität der Flusschiffahrt. In zukunftsreudiger Weise wird denn auch die Schiffbarmachung wichtiger Flüsse bis ins Innere der Schweiz propagiert, ein Postulat, das den Landesplaner noch eingehend beschäftigen wird!

Der Binnenseeschiffahrt kommt heute nur noch in beschränktem Masse die verkehrspolitische Bedeutung zu, welche sie früher genossen hatte. Eine Wandlung hat sich vollzogen, welcher sich die Schiffahrt auf unseren Seen vorbildlich angepasst hat: Die Seen sind zum Erholungsgebiet geworden und bilden eine wesentliche Grundlage für den Fremdenverkehr. Als Ort der Ruhe und Erholung wollen wir unsere Seen — und die sie nutzende Schiffahrt — erhalten wissen.

«Der Sektor Verkehr ist in Gestalt und Zielsetzung ein Gemeinschaftswerk. Die Vertrauensleute der Eisenbahn, des Strassenverkehrs, der Luftfahrt, der Schiffahrt und des Nachrichtenwesens (PTT) haben in gemeinsamem Planen versucht, dem Besucher ein lebendiges Bild der schweizerischen Verkehrswirtschaft und ihrer Bedeutung für unser Land zu vermitteln.» So schreibt der Präsident des Sektors, Dr. A. Schaller, Basel. Unter der Leitung des Chefarchitekten des Sektors, H. Kissennpfennig, waren die Architekten und Graphiker bestrebt, dem reichen Gedankengut, das von den Verkehrssachverständigen kredenzt wurde, Gestalt zu geben. Die folgenden Architekten/Graphiker stehen bei den verschiedenen Abteilungen zuoberst auf der Liste:

Allgemeiner Teil: R. Reverdin, Genf, G. Maeder, Genf  
 Bahnen: D. Reverdin, Genf, H. Hartmann, Bern  
 PTT: D. Reverdin, Genf, H. Thöni, Bern  
 Strasse: B. Calame, Lausanne, G. Calame, Lausanne  
 Luftfahrt: J. P. Cottier, Genf, G. Maeder, Genf  
 Schiffahrt: J. Duret, Genf, G. Maeder, Genf.