

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 129 (2003)
Heft: 22: Mobility, Rotterdam

Sonstiges

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: 15.04.2026

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

STANDPUNKT

Mensch, Auto und Stadt

Seit den Zwanzigerjahren des letzten Jahrhunderts sahen Stadt- und Verkehrsplaner in der Trennung von Auto- und Fussgängerverkehr eine Bedingung für die Entwicklung der modernen Stadt. In den Neubauquartieren der Nachkriegszeit wurde die Utopie realisiert: ein Wegnetz für die Fussgänger und ein in Durchgangs-, Quartier- und Erschliessungsstrassen aufgefächertes Strassennetz für die Autos.

Ging es bei dieser Trennung zunächst um einen möglichst ungehinderten Autoverkehr und die Sicherheit der Fussgänger, so geht es seit den Sechzigerjahren vor allem darum, Anwohner vor den Immissionen des Autoverkehrs zu schützen. Seit damals gelten Autos als notwendiges Übel: Es ist Konsens, dass sie Lärm machen und stinken, und auch optisch stören. Seit damals gelten autofreie Zonen im Zentrum als unabdingbar für urbane Qualität; beim Shopping mögen wir keine Autos vor Augen und Nase. In den Achtzigerjahren kam die Wohnstrasse in citynahen Quartieren hinzu. Man wollte in der Stadt wohnen und bei offenem Fenster schlafen können. Seitdem kanalisieren wir die Autos in gewissen Strassen, um andere zu verschonen. Es war vielleicht der Höhepunkt der Trennung von Mensch und Auto in der Stadt.

Seit den Neunzigerjahren kommen sie sich wieder näher – von beiden Seiten. Die Zeit der harten Riegel ist vorbei. Auf so genannten Koexistenzflächen sollen sich Fussgänger und Auto als gleichberechtigte Partner begegnen. Hunderttausende feiern, wie in den Sechzigerjahren, die dritte Autobahnröhre am Baregg. Und ganz ungeplant haben Wirtschaftliche die Trottoirs erobert; den Trinkern und Essern sind die beruhigten Fussgängerzonen, Höfe und Gärtchen zu eng geworden, sie lassen sich von den Autos nicht mehr stören.

Werden wir uns noch näher kommen können? Den Städten täte es gut. Denn ein ungelöstes Problem scheinen mir die durch die Kanalisierung mittlerweile entstandenen Verkehrsballungen an den Einfallachsen. Hier, an den Verkehrskanälen, hat man seit langem keine Wohnungen mehr gebaut. Niemand fordert sie hier, weil niemand hier wohnen möchte. Und weil niemand hier wohnt, wehrt sich auch niemand, wenn hier nur Bürobauten ohne Wohnungen, Läden und Restaurants gebaut werden und weitere Fahrspuren hinzukommen. Weil man hier nicht wohnen kann und dazu weit weg muss, wächst der Verkehr. So werden die unwirtschaftlichen Kanäle länger und breiter.

Wir alle haben sie geschaffen und sind selber Schuld, wenn die Stadtflächen ohne lebensräumliche Qualität weiter wachsen. Ich meine, es würde hier helfen, wenn sich die einen noch mehr an Autos vor der Tür gewöhnen könnten und die anderen an Quartierleben neben und auf der Fahrbahn. Das Bild dazu wäre der Pariser Boulevard: sechs Spuren zwischen Bäumen, aber rechts und links Läden, Restaurants, Kinos, oben Büros und Wohnen im Verhältnis 1:2 (die Schlafzimmer zur Hofseite).

Ruedi Weidmann, tec21-Redaktor, Historiker, fährt (seit 1984 ca. 60 verschiedene Autos), trinkt (gern Cinar), schläft (Fenster zu oder offen), liebt (u.a.) Paris. weidmann@tec21.ch

AUSSTELLUNG

Kulturhauptstadt Graz 2003: Kultur als offenes Territorium



**Künstlerische Intervention im Grazer Stadtteil Gries.
Department für öffentliche Erscheinungen (München):
Mobilien 2003 (Bild: www.realutopia.at)**

(pd/km) Mit der Schaffung von jährlich wechselnden «Kulturhauptstädten» wollte der EU-Ministerrat in den 1980er-Jahren die Völker der EU-Mitgliedstaaten einander näher bringen, die kulturelle Zusammenarbeit verbessern und neben dem ökonomischen und politischen auch den kulturellen Einigungsprozess fördern. War die programmatische Ausrichtung zu Beginn wenig eindeutig definiert, so ist eine Kulturhauptstadt nach der Jahrtausendwende nicht mehr einfach ein Ort, an dem ein Jahr lang Kunst stattfindet. Es handle sich vielmehr um «einen Topos, aus dem heraus europäischer Kulturwert geschaffen werden soll», wie Wolfgang Lorenz, Intendant von Graz 2003, schreibt. Das Grazer Programm soll denn auch aufzeigen, dass Kultur «die wichtigste Nachhaltigkeit, die zu erzeugen Zivilisationen imstande sind, die markanteste Erinnerung an die Menschheit und ihre grösste Überlebenschance» ist.

Über das ganze Jahr verteilt werden in Graz rund 100 Projekte mit über 1000 Einzelveranstaltungen aus allen kulturellen Sparten stattfinden.

Real-utopische Interventionen

Im internationalsten und heterogensten Bezirk von Graz, dem Gries, sind bis Ende Oktober «real-utopische Interventionen» europäischer KünstlerInnen zu sehen. Diese Interventionen stellen für den jeweiligen Standort eine Utopie dar: Die KünstlerInnen haben die Orte selbst gewählt, über Funktionsweisen und Bedeutungen nachgedacht und diese dann in ihrer Arbeit erweitert oder neu definiert. Damit wird ein Blick in eine mögliche Zukunft angeboten.

Zu Fuss oder mit Leihvelos lassen sich die Kunstwerke im öffentlichen Raum aufsuchen. Ausgangspunkt ist der Griesplatz, von wo auch geführte Rundgänge angeboten werden, die das Leben des Bezirks mit den dort verwirklichten Kunstwerken verbinden.

Informationen

- Übersicht über das Gesamtprogramm: www.graz.at
- Projekt und Unterlagen Real Utopia: Info-Kiosk, Griesplatz, A-8020 Graz, Tel. +43 664 920 4181, www.realutopia.at