

Zeitschrift:	Schweizer Spiegel
Herausgeber:	Guggenbühl und Huber
Band:	29 (1953-1954)
Heft:	2
Artikel:	Was gäbe es, wenn Sie Ihr Pult auf die Strasse stellten? : Betrachtungen zum Parkingproblem
Autor:	Burckhardt, Lucius / Kutter, Markus
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1070658

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

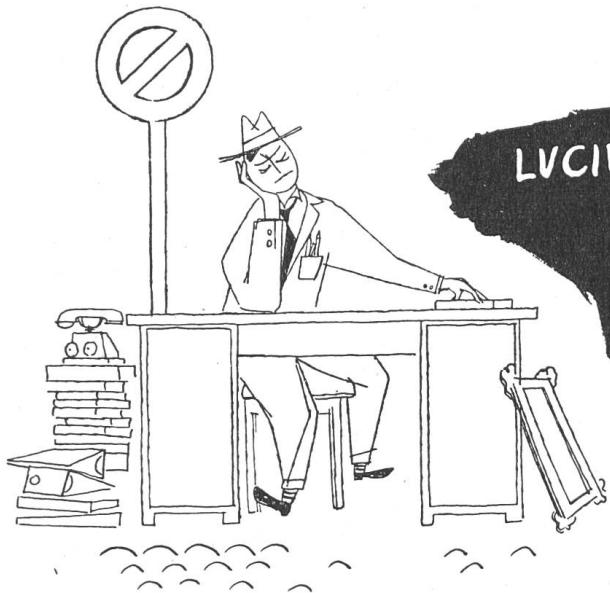
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.02.2026

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



LUCIUS BURCKHARDT, MARKUS KUTTER

Was gäbe es Wenn Sie Ihr Pult auf die Straße stellen?

Betrachtungen zum Parking problem

Cand. nat. oec. Lucius Burckhardt und Dr. phil. Markus Kutter sind zwei junge Basler, die sich seit mehreren Jahren äußerst aktiv mit kulturpolitischen, insbesondere städtebaulichen Fragen befassen. Schon 1949, als sie sich zusammen mit der Redigierung der Zeitschrift der Basler Studentenschaft beschäftigten, griffen sie aktiv in die Politik ein, indem sie gegen den nach ihrer Meinung fehlerhaften Korrektionsplan von Großbasel das Referendum ergriffen. Auch beim gegenwärtigen Kampf um die Erhaltung der alten Äschenvorstadt gehören sie zu den treibenden Kräften.

Die beiden Verfasser haben kürzlich eine ausgezeichnete Broschüre herausgegeben mit dem Titel «Wir selber bauen unsere Stadt» (Basler Politische Schriften 1, Verlag Felix Handschin, Basel), in welcher sie ihre Ansichten über die so außerordentlich wichtigen Fragen des Urbanismus entwickeln und den Zusammenhängen zwischen Politik und Planung nachgehen. Nach der Auffassung der Verfasser gehören Städtebau und Landesplanung zu den entscheidendsten Aufgaben der Parteien und der politischen Körperschaften.

Wir haben Lucius Burckhardt und Markus Kutter gebeten, für den «Schweizer Spiegel» eine Serie von vier Artikeln zu verfassen.

In den Anfängen des Autoverkehrs war es üblich, daß die Geschäftsleute morgens früh in die Stadt fuhren und ihren Wagen tagsüber vor ihrem Büro auf die Straße stellten. Ebenso besorgte die wohlhabende Dame ihre Einkäufe, indem sie im Auto von Geschäft zu Geschäft fuhr. Wenn man ins Café oder ins Kino ging, so glaubte man, Anspruch auf einen Parkplatz in der

unmittelbaren Nähe des Eingangs zu haben.

Schwerlich hat man dabei überlegt, welches Geschenk die Stadt damit dem Autofahrer macht. Wenn Sie am Morgen Ihr Pult auf die Straße stellten und zu arbeiten begännen, so kämen Sie bald mit dem Polizisten in Konflikt. Ihr Auto hingegen darf jederzeit mehrere Quadratmeter des teuersten Innerstadtbodens benützen. Die Gemüsefrau wird gegen

bares Geld keinen Platz mehr auf dem Marktplatz bekommen, wenn alle Stände vergeben sind. Der Marronimann muß auch auf dem Trottoir seine Gebühr zahlen. Aber der Autofahrer stellt seinen Wagen hin, und wenn er einmal keinen Platz gefunden hat, so kann er im Brustton der Überzeugung die Erstellung von neuen Parkplätzen fordern.

Aber seien wir gerecht — was nützt dem Autofahrer bei der heutigen Parkmisere sein Auto? Er fährt in die Stadt, dort irrt er durch die Straßen und sucht vergeblich auf beiden Seiten die Trottoirränder ab. Er kommt kaum vorwärts in der großen Zahl der andern Wagen, die seine Strecke wahrscheinlich auch nur darum kreuzen, weil sie ihrerseits einen Parkplatz suchen. Parkverbote und Einbahnstraßen jagen ihn im Kreis durch die Innenstadt, und unterdessen hat auch das Kino schon begonnen. Wenn er dann endlich den Wagen abstellen kann, ist er so weit von seinem Ziel entfernt, daß er eine Viertelstunde zu Fuß gehen muß oder das Tram nimmt.

Diese Schilderung ist vielleicht übertrieben; aber wir nähern uns doch dem Phänomen, daß die Innenstadt im Privatauto wohl noch befahrbar, aber nicht mehr erreichbar ist, da der Autofahrer seinen Wagen nicht mehr verlassen kann.

Dieser Zustand wird für unsere Innenstädte selbst nicht ohne Folgen bleiben. Schon heute überlegt sich der Autofahrer zweimal, ob er sich in das Gewühl des Zentrums stürzen soll. Wir beobachten, daß er zum Essen nicht mehr die Restaurants der City aufsucht, sondern bequemer, ungefährlicher und vielleicht sogar schneller ein Wirtshaus auf dem Lande erreicht. Der Supermarket siedelt sich am Cityrand, selbst in Außenquartieren, an, das Vergnügungszentrum folgt ihnen. Bald können diejenigen Autofahrer der City untreu werden, die sie zum Vergnügen oder Einkaufen besuchen, also gerade jene, von denen die City lebt. Es bildet sich ein Kranz von Nebenzentren in den Außenquartieren, deren größte, manchmal einzige Anziehungskraft in der freien Park- und Abstellmöglichkeit besteht. Indessen kann das Zentrum veröden und zur bloßen Banken- und Verwaltungsstadt werden.

Oder es kann etwas anderes geschehen. Eine rührige Regierung will dieser Verkehrskalamität steuern. Wir brauchen mehr Raum in der Innenstadt, sagt sie. Sie arbeitet einen Korrektionsplan aus, legt neue Baulinien in die bestehenden Parzellen, opfert, wenn die City mit der Altstadt identisch ist, dem Fortschritt schweren Herzens historische Gebäude, die den Wert dieser Innenstadt ausmachten. Die Straßen werden breiter, Neubauten auf schmalen Parzellen entstehen, die der teuren Korrekturen und Landpreise wegen eine größere Nutzung bringen müssen, also werden sie höher gebaut oder mit kleineren Raumeinheiten versehen. Mehr Leute wohnen nun in ihnen, sie zählen mehr Zimmer und Büros. Mehr Geschäftsleute suchen sie auf, mehr Kunden und Lieferanten. Folge: der Verkehr steigt; die durch die Verbreiterung erhöhte Parkmöglichkeit steht einer noch viel größeren neuen Nachfrage gegenüber, und alle Opfer waren umsonst.

U

nsere Städte tragen den Keim ihrer Selbstauflösung in sich. Und es ist seltsam, zu denken, daß diese Auflösung nicht durch die Entvölkern oder einen Rückfall in die Kulturlosigkeit geschehen wird, sondern im Gegenteil durch das Wachstum der Stadt und durch die Entwicklung der Technik. Ein solches der Entwicklung der Stadt innewohnendes Sprengmittel ist der Verkehr, seltsamerweise nicht so sehr der fahrende Verkehr als der stehende, der geparkte. Wir haben das Beispiel der ausländischen Großstädte vor uns: auf der einen Seite die Trostlosigkeit der reinen Verwaltungszentren, daneben das peripher gelagerte Vergnügungszentrum und außen das planlose Provisorium der Banlieue. Angesichts dessen ist es dringend, über die Erhaltung unserer Innenstädte als der architektonischen, gesellschaftlichen, kulturellen und geschäftlichen Zentren unserer Städte nachzudenken.

Unsere heutigen Straßen bewältigen eine dreifache Aufgabe: sie befördern den Durchgangsverkehr, dienen als Einkaufsstraßen und liefern die Abstellplätze. Die Planung muß diese drei Funktionen trennen. Die überlastete Innenstadtstraße kann nicht mehr alles sein. Sie muß den Durchgangsverkehr und die Par-

ker abgeben. Wohin? An den City-Rand. Dort ist die breite Straße am Platz, die den Durchgangsverkehr als Umfahrung aufnimmt, die Platz für den geparkten Verkehr besitzt, auch in Form von Abstellgaragen. Um eine Abstellgarage zu schaffen, muß man nur *ein* Haus abreißen; um eine Innerstadtstraße zu verbreitern, muß man alle Häuser abreißen. Abstellgaragen in der Innerstadt aber sind darum fehl am Platz, weil sie den Stoßzeitenverkehr vermehren und zusätzlich Autos ins Zentrum locken.

Wiederherstellung dort, wo Unvernunft und falsche Korrektionspläne ihr Angesicht zu verwüsten begonnen haben. Die Herausforderung des Automobilisten muß gewagt werden; was stärker ist: seine Bequemlichkeit oder der Reiz lebendiger Gegenwart im geschichtlichen Rahmen.

Unsere Innerstädte sind zum Glück für solche Lösungen sozusagen von Natur aus vorbereitet. Sie sind klein, in den meisten Fällen in zehn Minuten zu durchlaufen. Hat es der Autofahrer einmal gelernt, daß er am City-Rand mit Sicherheit auf großzügige Parkings rechnen und von solchen Abstellplätzen alle wichtigen Geschäfte und gesellschaftliche Lokale erreichen kann, so ist eine Bedingung zur Rettung des Stadtzentrums und zur Erhaltung der Altstadt in ihrer historischen Form gegeben. Schließlich ist der Automobilbesitzer von Natur aus kein Barbar, sonst ginge er nicht am freien Sonntag die historisch reizvollen Zentren seiner Nachbarstädte aufsuchen.

W

ird mit dieser Verlegung des Durchgangsverkehrs und der Parker an den City-Rand aber nicht gerade die Verödung der Innerstadt gefördert? Die Gefahr besteht, wenn ihr nicht gleichzeitig mit einem andern Mittel gesteuert wird. Dieses Mittel ist die Pflege der Innerstadt, selbst ihre

Bilder ohne Worte

