

# Verkehr und Städtebau

Autor(en): **Huber, Benedikt**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 10: **Verkehr und Städtebau**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37623>

## **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.





Die diesjährige Generalversammlung des Bundes Schweizer Architekten war den aktuellen und dringenden Problemen der Verkehrsführung innerhalb unserer Städte gewidmet. Das vorliegende Heft bildet eine Zusammenfassung der verschiedenen Referate, die an dieser Tagung gehalten wurden, ergänzt durch einige weitere Beiträge zu diesem Thema.

Bei seiner Tagung hat der BSA bewußt nicht das Verkehrsproblem mit allen technischen und statistischen Aspekten zur Diskussion gestellt, sondern sich auf die städtebaulichen Auswirkungen der heutigen Planungskonzeption beschränkt. Seit dem Bekanntwerden der offiziellen Projekte für die Durchfahrung der größeren Schweizer Städte mit den sogenannten Exprefßstraßen hat sich besonders in Architektenkreisen starke Kritik gezeigt. Man beanstandete, daß die Konzeption und die Detailplanung der Verkehrsfachleute in erster Linie von technischen Voraussetzungen ausgehe und daß vor allem eine Verkehrsplanung ohne eine umfassende Stadtplanung keine Lösung bringen könne. An verschiedenen Orten haben sich Architekten und andere Fachleute zusammengefunden, um in gemeinsamer Arbeit nach Lösungen zu suchen, die sämtliche Aspekte des Städtebaus berücksichtigen und die der Stadt als einem gewachsenen und lebenden Organismus besser gerecht werden können. Die Tagung des BSA bot den verschiedenen Initianten Gelegenheit, diese Gegenvorschläge zu zeigen und ihre Gründe zur Opposition gegen die offiziellen Projekte darzulegen. (Leider müssen wir darauf verzichten, den umfassenden und eindrucklichen Vorschlag der Basler Fachverbände in diesem Heft zu zeigen, da die Arbeit in wesentlichen Teilen noch nicht abgeschlossen ist. Wir hoffen, dies bei anderer Gelegenheit nachholen zu können.)

Diejenigen Architekten, die sich in den letzten Jahren aus dem Verantwortungsbewußtsein für ihre Stadt heraus mit den Fragen der Verkehrsplanung befaßt und in aufreibender Arbeit an diesen Gegenprojekten mitgearbeitet haben, wissen, daß ihre Initiative bei den verantwortlichen Behörden nicht immer sehr geschätzt war. Die Verkehrsplaner betrachten die Straßenplanung meist als ihre eigene, technisch bestimmte Domäne, in der die Architekten mit ihren mehr irrationalen Argumenten, Wünschen und Vorschlägen höchstens Verwirrung und Verzögerung stiften könnten. Und mancher Architekt hat sich nach aufreibenden Diskussionen und erfolgloser Arbeit enttäuscht von der Mitarbeit zurückgezogen.

Es war die Absicht der BSA-Tagung und damit auch dieses Heftes, den Verkehrsplanern und vor allem auch den verantwortlichen Behörden in Erinnerung zu rufen, daß die Verkehrsplanung nicht als isoliertes Problem behandelt werden kann, sondern in den Zusammenhang einer umfassenden Stadtplanung mit allen ihren Aspekten gestellt werden muß.

Benedikt Huber

1 Das Bild unserer heutigen, gewachsenen Stadt; die Straße im Maßstab des Fußgängers. Basel, Freie Straße  
 Conception organique de nos cités traditionnelles: les rues sont à la taille de l'homme. «Freie Strasse» à Bâle  
 The image of the organically grown town of our days. Street, "tailor-made" to pedestrians' measure





2

Der neue Maßstab der «Autostadt». Der Verkehr beansprucht mit den Dimensionen seiner Bauten einen Großteil der Stadtfläche. Autobahntangente in der City von Los Angeles

Les nouvelles proportions de la «ville motorisée»: les dimensions des superstructures réservées au trafic routier occupent une grande partie de la surface urbaine. Tangentes d'autoroutes de la cité de Los Angeles  
The "motor-car town". Structures pertinent to traffic occupy the major part of the available town area. Highway tangent in the city of Los Angeles

3-5

Die Autobahnen, insbesondere die Straßenbauten in Hochlage, bringen eine neue Dimension in das Gefüge der Stadt, die alle bisherigen Maßstäbe zerstören muß. Kreuzungsbauwerke und Überführungen des Embarcadero Freeway im Zentrum von San Francisco

Les autoroutes, mais surtout les constructions routières en superstructure, créent de nouvelles proportions dans la structure urbaine, qui détruisent les valeurs habituelles. Constructions d'embranchement et de passage supérieur de l'«Embarcadero Freeway» au centre de San Francisco

The highways, namely the elevated speedways, create a new dimension within the structure of a town which is bound to destroy all former scales and proportions. Crossings and viaducts of the Freeway Embarcadero in the heart of San Francisco

Photos: 1 E.+P.Merkle, Basel. 2-5 wurden vom Touring-Club der Schweiz freundlicherweise zur Verfügung gestellt