

Automobil und Städtebau

Autor(en): **Meili, Armin**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **15 (1928)**

Heft 7

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15195>

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.

AUTOMOBIL UND STÄDTEBAU

ARMIN MEILI B. S. A.

Der Fortschritt der Zivilisation schafft immer wieder neue Bedürfnisse. Stets neue Nöte lösen die Erfüllungen ab. Jede geistreich erdachte Maschine macht eine Vielzahl von Menschen brotlos. Der *Zug nach der Stadt* ist nicht allein eine Folge des wirtschaftlichen Kampfes, sondern der gesteigerten Gewinnsucht. Die Bodenpreise steigen ins phantastische. Die Oekonomisierung der Zeit und die Organisation der Arbeit sind für Gebäude und Städte formgebend. Schon gibt es amerikanische Städte, deren Verkehr unüberwindlichen Schwierigkeiten gegenübersteht. Die noch nie dagewesene *Verkehrskrisis* führte zu Abwehrmassregeln, die wie eine Parodie auf die vernünftige Organisation anmuten. Immer höher aufwachsende Häuser verfinstern die engen Strassen. Um den Verkehrsraum zu schaffen, legt man drei Fahrbahnen übereinander und unter der Erde werden Tunnels ausgehöhlt. Wo bleibt da die Hygiene?

Im Verlauf eines Jahrzehnts hat eine ungeheure Vermehrung an Kraftfahrzeugen stattgefunden. Dieser Erscheinung verdankt das Städtebild eine Umwandlung.

ZEITGEMÄSSE FORMEN DES STÄDTEBAUES

Die Rothenburg-Romantik hat aufgehört. Ebenso lassen sich keine Stadtpläne aus dem Zeitalter des Absolutismus mehr anlegen. Räumlich-ästhetische Fragen treten *vor guter Sicht und flüssiger Linienführung* zurück. In den Städtegründungen aller Zeiten erkennen wir ein Agens. Jede Zeit hatte ihre formenden Kräfte. Die befestigten Städte lassen ihren Defensivcharakter erkennen. Die Pläne von Kloster- und Residenzstädten sind durch wirtschaftliche und politische Polarität gekennzeichnet: Hafenstädte, Durchgangsstädte, Marktflecken, Brückenköpfe usw. sind alle Funktionen einer besondern Bestimmung. Die historischen Stadtgebilde lehren uns den neuen Städtebau als denjenigen der mechanisierten Bewegung erfassen.

Die »städtebauliche Schönheit« ist kein starrer Begriff. Flüssige, übersichtliche Linienführungen sind ebenso *schön*, wie der geschlossene Raum.

VON KURVEN UND HÖHEN-DIFFERENZEN

Wo Höhenunterschiede zu unübersichtlichen Kurven Anlass geben, da fürchte sich der Städtebauer nicht vor *grössern Steigungen*, wenn damit flüssige Linien geschaffen werden. Wir wollen nicht einer starren Geradlinigkeit das Wort reden. Auch eine Kurve mit grösserem Radius begünstigt die ungehemmte Fahrt. Steilstrassen, die einst das brave Pferd nur schwer bewältigte, erklimmt heute ohne Mühe der seelenlose Motor. Sofern der Kraftwagen im Schuss bleiben kann, wird an Betriebsstoff und Mechanismus gespart. Die Steilheit un-

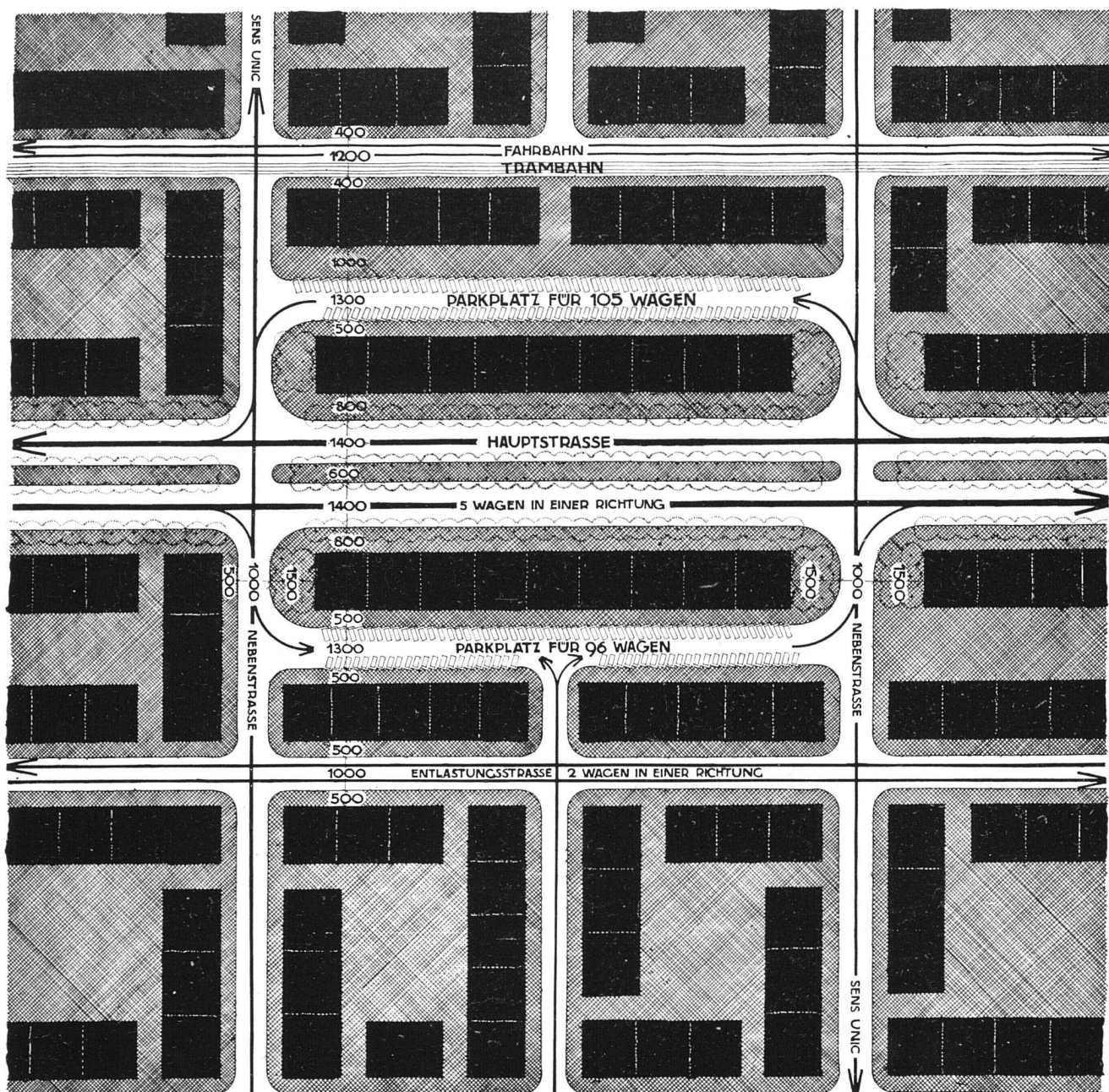
serer Schweizerstädte bedingt grössere Steigungen zu Gunsten einer flüssigen Trassierung. Steigungen bis zu 12 % können von Lastwagen gut gefahren werden. Enge Kurven müssen vermieden werden. Das Auto durchfährt besser längere Strecken als unübersichtliche Abkürzungen.

VON DER ANLAGE DER STRASSENNETZE

Für die Anlage einer modernen Stadt sind die Geländeformation und die Lage der Durchgangsrichtungen bestimmend. Die Gleichwertigkeit von Richtungen sollte vermieden werden. Wo es sich um eine Durchgangsstadt handelt, lässt sich die Akzentuierung der Hauptrichtung leicht durchführen. Bei sternförmig ausstrahlenden Strassen muss der Verkehr in Knotenpunkten zusammengefasst werden. In diesen findet die Regelung des Verkehrs statt. Weitere Kreuzungen der Hauptstrassen sollen auf ein Mindestmass beschränkt werden.

Die Differenzierung von Haupt- und Nebenstrassen kann nicht deutlich genug zum Ausdruck kommen. Die Nebenstrassen dürfen nicht zum Durchgangsverkehr einladen. Wo sich gleichwertige Strassenzüge schneiden, da herrscht Unklarheit über den Vortritt und damit wird Unglücksfällen Tür und Tor geöffnet. «*Courtesy will prevent accidents*» ist die Regel der amerikanischen Autolenker. Ich meine aber, das sei Sache der Städtebauer. Die schlimmste Anordnung ist die *Schachbrettstadt*: Der Autolenker muss alle 50 m mit angespanntester Aufmerksamkeit nach beiden Seiten hin aufpassen, ob in der Nebenstrasse ebenfalls Fahrzeuge kreuzen. Es bleibt dem Temperament des Wagenlenkers und der Pferdestärke des Motors anheimgestellt, wer zuerst durchfährt. Diese Anordnung verhindert ein rasches Fahren. Alle 50 m brüllt das Signalthorn — für die Anwohner eine Qual. Man versucht diese Verkehrsanarchie zu vermeiden vermittelt einer komplizierten Ueberlegung: Der Rechtsfahrende hat den Vortritt vor dem Linkseinfahrenden. Bis sich aber der Wagenlenker überlegt hat, ob er oder der andere der »Rechte« sei, da klirren schon die Scherben. Bei Neuanlagen müssen *möglichst lange und ununterbrochene Strassenstücke* angestrebt werden. Damit entstehen auch für die Parzellierung vorteilhafte, lange Rechtecke, bei denen die wirtschaftlich ungünstigen, eingebauten Eckhäuser vermieden werden.

Das Schema auf Seite 207: Eine Hauptstrasse von 50 m Breite durchzieht die Stadt oder den Stadtteil in einer Richtung. Die Fahrbahnen werden mit einem 6 m breiten Trottoirstreifen getrennt. Auf diesen können zwei Baumreihen angelegt werden. Die Fahrbahnen werden nur alle 150 m durchkreuzt. Parallele Entlastungsstrassen zu beiden Seiten vermindern die Frequenz der Kreuzungen. Gleichzeitig soll auch angeregt werden, ob nicht die Trambahn von der Hauptstrasse in eine Parallel-



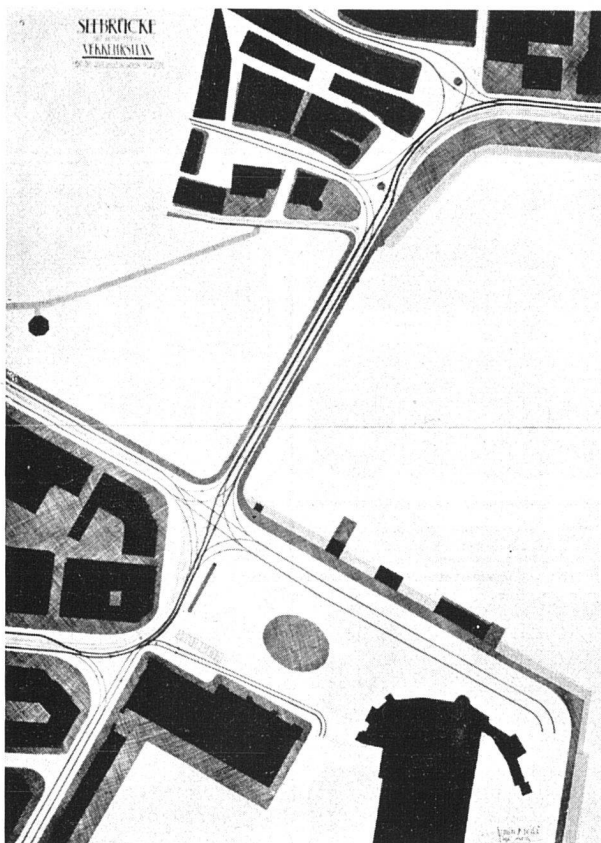
A. MEILI B.S.A. / VERKEHRSSCHEMA FÜR EINE HAUPTSTRASSE MIT ENTLASTUNGSSTRASSEN UND PARKPLÄTZEN / Maßstab 1:500

strasse verlegt wird. Zur Erhöhung der Uebersichtlichkeit an den Ecken bleiben die Gebäudefluchten um einige Meter zurück.

Wo es sich um unübersichtliche Häuserecken handelt, könnte auch ein anderer Ausweg gefunden werden. In solchen Fällen sieht der Wagenlenker höchstens auf 1 bis 2 Wagenlängen in die Kreuzstrasse, bevor er über die Häuserflucht derselben gefahren ist. Als kostspielige Abhilfe wird ein Verkehrspolizist an diese Stelle befohlen. Das bedeutet aber die Absorbierung einer teuren Arbeitskraft, ca. 6000 Fr. pro Jahr. Das ist soviel, wie

der Kapitalzins von Fr. 120,000.—. Die Gemeinde würde ein besseres Geschäft machen, wenn sie durch Ausbezahlung eines einmaligen Beitrages den Eigentümer des Eckhauses veranlassen würde, ein stark durchsichtig gehaltenes Eckmagazin einzubauen.

Als Beispiel einer Verkehrsregelung sei hier die angestrebte Verbesserung des Verkehrs-Defilé beim Bahnhof in Luzern wiedergegeben. Die bisherige Lage erheischt die Anwesenheit eines Verkehrspolizisten (mit Stern eingezeichnet) an der Ecke des Bahnhofs. Vermittelst Hervorlegung einer Trottoirzunge wird ein solcher über-



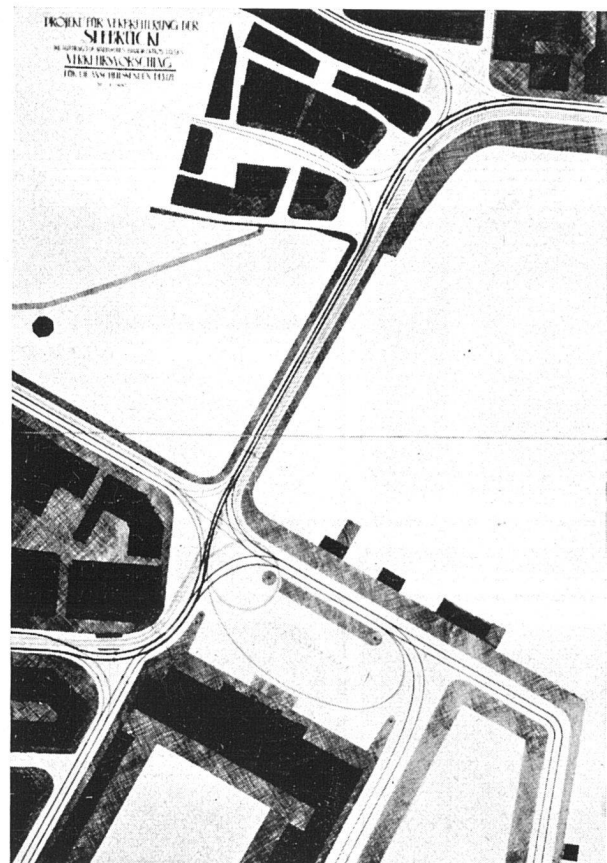
BAHNHOFPLATZ LUZERN
Verkehrslinien, heutiger Zustand

flüssig. Das Defilé selbst wird von 11 m auf 13 m erweitert, was dadurch geschieht, dass die Bahnhofecke geöffnet wird. Für die Hotelomnibusse werden geschützte »Buchten« angelegt und auf der andern Seite für die dem Bahnhof zugeteilten Taxameter. Abb. S. 208

PARKIERUNG

Die Frage der Aufstellung der Automobile begegnet überall ausserordentlichen Schwierigkeiten.

In den stark benützten Strassen bilden die parkierten Wagen insofern ein Hindernis, als sie die nutzbare Fahrbahnbreite vermindern. Man sollte daher die Wohnhöfe als Parkplätze verwenden. Der Lärm der Inbetriebsetzung, sowie die giftigen Abgase (Kohlensäure) erregen gegen diese Anordnung Bedenken. Jedenfalls ist die offene Anordnung der Höfe unerlässlich (siehe Abb. 207.) Die Anlage von grossen Garagen, die möglichst gleichmässig auf die Stadtteile verteilt werden, hat heute bereits eine gewisse Entwicklung erfahren. Die Organisation der Parkierung lässt sich am besten durchführen, indem man die Hauptstrassen freihält und die Nebenstrassen als Parkplätze benutzt. Zur Kenntlichmachung der selbständigen Placierung der Wagen würden sich (Abb. S. 207) sägenartige Einschnitte in den Randsteinen



BAHNHOFPLATZ LUZERN
Abänderungsvorschlag A. Meili

empfehlen. Diese zu Parkplätzen umgewandelten Nebenstrassen dürfen nunmehr allein dem internen Verkehr dienen. Von Zeit zu Zeit müssten diese Strassen mit Barrieren unterbrochen werden. Die Nachteile einer solchen Organisation sind nicht zu vermeiden, denn aus einer derart ungünstigen Anordnung lässt sich kein Idealplan mehr entwickeln. Die Vielheit der Parkierungsstellen ermöglicht dem Autolenker, in möglichster Nähe seines Fahrzieles zu parken. Naturgemäss werden sich auf diesen Pätzen auch die Benzinzapfstellen befinden.

SICHERUNG DER FUSSGÄNGER

Die beliebige Ueberquerung stark befahrener Strassen durch die Fussgänger muss vermieden werden. Die Ueberschreitung der Strassen hat rechtwinklig zu erfolgen. Diese lässt sich allein mit der Einfriedigung der Trottoirs erreichen. In gewissen Abständen werden Oeffnungen angeordnet, welche mit einer entsprechenden auf der andern Seite korrespondieren.

Auf den Brücken werden mit Vorteil die Trottoirs zirka 70 cm über der Fahrbahn mit Geländer angeordnet. Damit wird dem Fussgänger jede Lust vergehen, unnötige Trottoirwechsel vorzunehmen.

In den Dörfern, durch welche Durchgangsstrassen füh-

ren, empfiehlt sich die nämliche Anordnung wie auf den Brücken. Derartige Strassenprofile wirken sich auch ästhetisch ausserordentlich vorteilhaft aus (siehe Hauptgasse in Thun).

SICHERUNG DER PFERDEFUHRWERKE VELOFAHRER UND SCHULKINDER

Der Bodenbelag, welcher für Automobile vorteilhaft ist, eignet sich nicht für die Pferde. Es würde sich daher fragen, ob man nicht besondere Strassen für den Pferdezug reservieren sollte.

Eine weit schwierigere Frage bildet die Sicherung der Velofahrer. Die pendelnde Bewegung des Velos ist für jeden Autolenker ein Schrecken. Die Anzahl Unglücksfälle zeigt, dass diese Frage einer Lösung bedarf. Mit verhältnismässig geringem Kostenaufwand liesse sich für Velofahrer eine besondere, einseitig abgeschränkte Fahrbahn von 2 m Breite neben der Hauptstrasse anfügen.

Leider liegen die meisten Schulhäuser in unmittelbarer Nähe von Hauptverkehrsadern. Die Anfangs- und Schlusszeiten der Schulen fallen mit der Spitzenfrequenz der Strassen zusammen. In verschiedenen Städten sind schulhausnahe Strassen für den Automobilverkehr gesperrt. Es sollten sich hier ohne besondere Mühe bessere Auswege finden lassen. Wenn wir Schulanfang und Schulschluss zeitlich von den Zeitpunkten des Spitzenverkehrs abrücken, ist schon sehr viel gewonnen. Wo wir aber neu disponieren, können wir dafür sorgen, dass die Schulhäuser von den Verkehrsadern fern abliegen. Wie dies bereits überall geschieht, ist eine intensive Orientierung der Schuljugend notwendig. Man könnte hier noch viel weiter gehen. Die Lehrer hätten mit den Kindern praktische Uebungen durchzuführen. Die Polizei sollte ferner mit aller Strenge dafür sorgen, dass Kinder nicht in Durchgangsstrassen spielen dürfen. Von Ball-, Reifenspiel und Trotinetten weiss jeder Autofahrer einiges zu klagen. Hier stellt sich die Aufgabe, eine grosse Anzahl von Spielgärten anzulegen.

VON DER TRAMBAHN

Die Anordnung einer Tramlinie in der Verkehrsstrasse begegnet den grössten Schwierigkeiten. Das Einfügen einer unelastischen Bewegung, welche durch die Linienführung der Geleise bedingt ist, gereicht dem Automobilverkehr zum grössten Hindernis. Der ganze Autoverkehr muss gestoppt werden, wenn die Strassenbahn anhält, um einen Passagier abzugeben.

Die Grösse (2½ Automobilbreiten) eines Tramwagens kann schmale Strassen vollständig sperren. Ueber die Anlage der Tramlinien innerhalb der Fahrbahnen bestehen verschiedene Auffassungen. Die einen wollen die Fahrrichtungen mit dem Tramegeleise trennen. Es kommt dann vor, dass inmitten der Strassen zwei Tramlinien

ihr Sonderdasein führen, während zu beiden Seiten kaum Raum ist für je zwei sich kreuzende Automobile — von den gefährdeten Velofahrern ganz zu schweigen.

Die einseitige Anordnung der Trambahn dürfte wohl vorteilhafter sein, wenn auch auf einer Strassenseite das Anlegen der Fahrzeuge unmöglich wird.

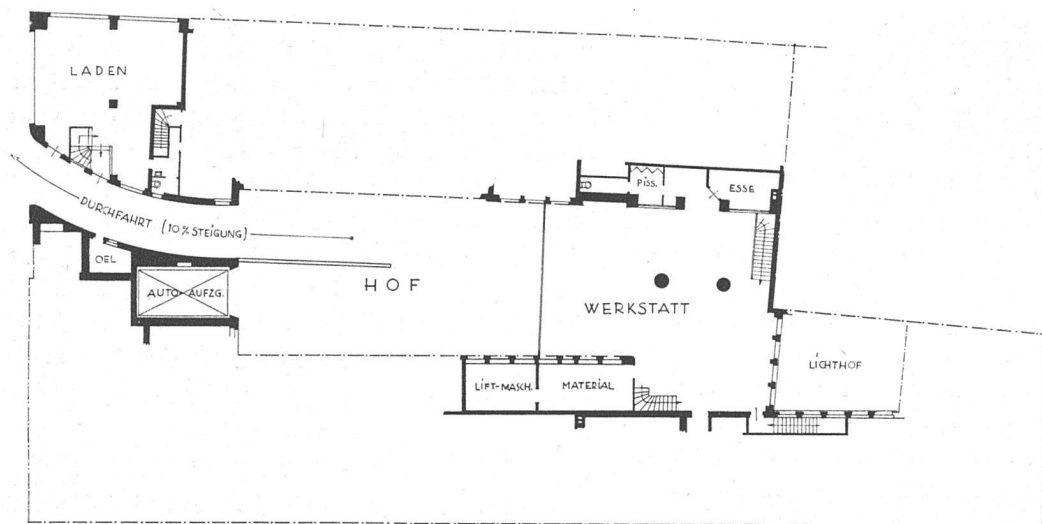
In den Städten sollten Trambahnen nicht mehr neu projektiert, die bestehenden aber nach Möglichkeit durch Autobusse ersetzt werden. Auch vom wirtschaftlichen Standpunkte aus hat es sich gezeigt, dass die letzteren bei gleich grosser Leistungsfähigkeit eine bessere Rendite aufweisen.

VON BELEUCHTUNG UND AUFSCHRIFTEN

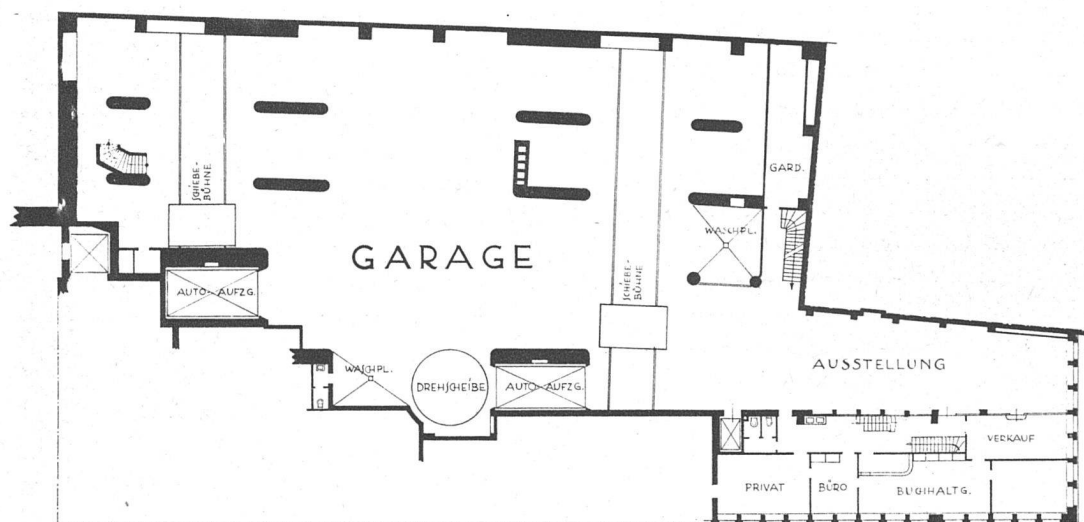
Strassenbeleuchtung und orientierende Aufschriften müssen möglichst tief angeordnet werden. Die bisher angewendeten Orientierungstafeln liegen meistens zu hoch, so dass der Autolenker dieselben Nachts nicht sehen kann, weil sie ausserhalb des Lichtkegels seiner Reflektoren liegen. Die Ueberschriften können nicht gross genug sein. Indirekte Beleuchtung weist gegenüber der direkten Vorteile auf, weil die Spiegelung auf nassem Asphalt unklare Raumwirkungen verursacht. Wo scharfe Kurven unvermeidlich sind, werden ja schon heute mit viel Geschick leuchtende Warnungstafeln, sowie weiss gestrichene Barrieren angebracht.

VON DEN FAHRGESCHWINDIGKEITEN

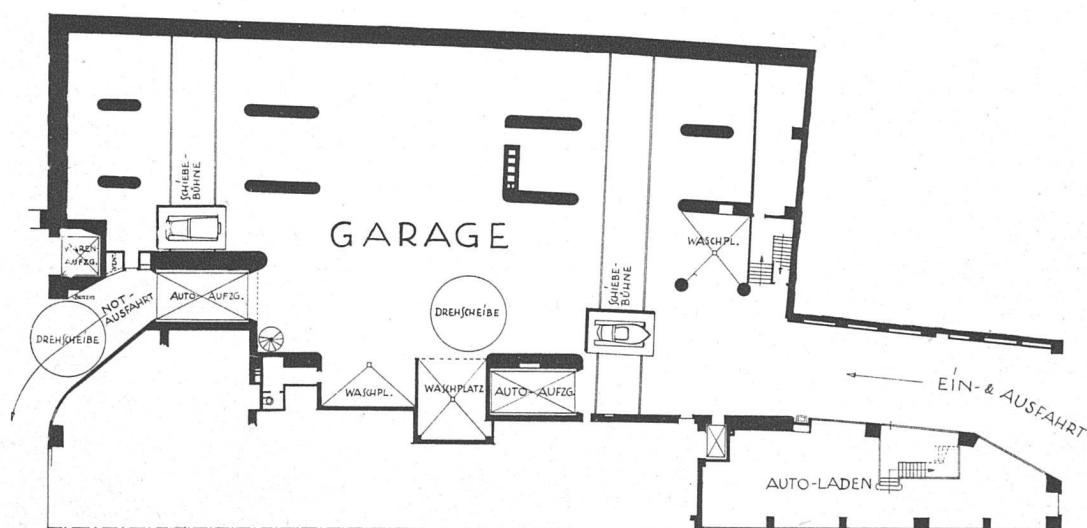
Wenn der Autoverkehr auch im Innern der Städte seine Vorzüge voll auswirken will, müssen die Vorbedingungen geschaffen werden, dass Geschwindigkeiten bis zu 40 km/Std. möglich werden. Gestehen wir es offen, dass die heutige Praxis, bei der 15—18 km maximale Geschwindigkeit vorgeschrieben wird, eigentlich nur dazu dient, um dem Fiskus ganz willkürliche Extrasteuern zuzuführen. Wenn aber einmal die Strassen nach den hier entwickelten Grundsätzen ausgebaut sind, müssen grössere Geschwindigkeiten gesetzlich sanktioniert werden — —. Die vorstehenden Ausführungen, bei denen an unsere klein-maßstäblichen Schweizerverhältnisse gedacht wurde, wollen nur einen Beitrag zum Thema Automobil und Städtebau bilden und machen keinen Anspruch darauf, ein wissenschaftliches Traktat zu sein. Den Architekten, Ingenieuren und ganz besonders Behörden soll die umwälzende Bedeutung der mechanisierten Bewegung auf die Anlage unserer Städte vor Augen geführt werden. Es geht nun einmal nicht an, dass heute noch und immer wieder nach der alten, hergekommenen Methode neue Anlagen geschaffen werden. Dem Architekten im besondern möchte ich ans Herz legen, nicht mehr formale Städte zu bauen, sondern sich in die Rolle des Wagenlenkers zu denken.



Zweiter Stock
Maßstab 1:500



Erster Stock
Maßstab 1:500



Erdgeschoss
Maßstab 1:500

CAPITOL-GARAGE, ZÜRICH
Architekt E. Zuppinger B.S.A.