Die autogerechte Stadt

Autor(en): **Reichow, Hans Bernhard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **14 (1960)**

Heft 9: **Stufen und Grenzen einer lebendigen Architektur = Les étapes et les limites d'une architecture vivante = Stages and limits of a living architecture**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-330432

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Doppelten Spass...

Dr. M. Heuberger / Gestaltung H. Buholzer



bereitet Ihnen das Kochen und Backen wenn PROMETHEUS-BEL-DOOR-Backofen und -Kochplattenteil getrennt je auf der richtigen Gebrauchshöhe eingebaut sind. BEL-DOOR, der schönste und modernste Elektroherd mit Leuchtschaltern, beheizbarer Geräteschublade, schrägem Schaltpult, grossem Backofen mit aushängbarer Türe und Schauglas, Innenbeleuchtung, Thermostat, Infrarotgrill sowie Grillspiess mit Motor.

Prometheus

PROMETHEUS AG
Fabrik elektr. Heiz- und Kochapparate
Liestal, Telefon 061/84 44 71

stellungskreises und ein Ersetzen durch neue Begriffe. Daraus ergibt sich, daß der Kreis der Vorstellungen je nach Persönlichkeit mehr oder weniger erstarrt oder in Umbildung begriffen sein kann und seine Elemente austauschbar sind. Grundsätzlich läßt sich jedoch eine gewisse Trägheit in der Umbildung feststellen. Der Schritt aus dem Vertrauten in das zunächst Ungewohnte wird als Entscheidung möglichst vermieden.

Das Neue wird gegenüber dem gewohnten Alten als Eindringling angesehen:

«Das Große und das Kleine Haus haben einst ein schönes Ganzes gebildet (wobei das Kleine Haus – zu Recht – architektonisch an erster Stelle rangierte). Es ist meines Erachtens ausgeschlossen, daß einer der gezeigten «modernen» Entwürfe jemals ein harmonisches Bild mit dem Großen Haus ergeben könnte...»

Diese Scheu vor dem Zustand der Unsicherheit während einer solchen Neuordnung der Werte und Begriffe durch die Eingliederung eines zunächst abgelehnten Bauwerks wird bei einer Reihe von Einsendern auch in ihrer Einstellung zum Experiment-Begriff deutlich.

Zusammenfassung

Eine architektonische Situation kann als solche hingenommen werden, ohne daß es zu einer Auseinandersetzung kommt. Die Ausdruckskraft des Objekts ist zu gering, als daß es zu einer Erregung des Bewußtseins käme. Das kann in der mangelnden Bereitschaft des Menschen zur Auseinandersetzung liegen. Zum andern liegt der Grund dafür in der Zusammensetzung seines Vorstellungskreises: das Objekt ragt über das vom Betrachter als üblich und gewöhnlich, normal und vernünftig Angesehene nicht hinaus.

Eine vorhandene bauliche Situation kann aber auch als solche hingenommen werden, weil sie übermächtig ist, das heißt das Bewußtsein ist nicht in der Lage, sie als Ganzes zu erfassen oder – schon als Teil einer Auseinandersetzung – in der Vorstellung umzugruppieren.

Unter bestimmten Voraussetzungen kommt es dazu, daß die Aufmerksamkeit eines Menschen auf ein Bauwerk gelenkt wird. Dies kann einmal aus einem bestimmten Anlaß heraus geschehen; so wurden die Einsender in unserem Fall von der Redaktion ihrer Zeitung bewußt zur Auseinandersetzung aufgefordert.

Es kann aber auch sein, daß die Ausdruckskraft des Objekts auf den Betrachter so stark wirkt, daß er sich dadurch gezwungen sieht, bewußt eine Stellungsnahme zu vollziehen.

Es kommt zur Auseinandersetzung mit dem Objekt, die nun neben der echten kritischen Betrachtung auch einen subjektiven Weg gehen kann, der seine eigene Gesetzmäßigkeit und Folgerichtigkeit im Ablauf besitzt: Ziel dieser Auseinandersetzung ist die Interpretation des Objekts als Bewältigung des Neuen und seine Integration in den Vorstellungskreis.

Hans Bernhard Reichow

Die autogerechte Stadt[1)]

Chaotisches Erbe

... So haben wir heute viele Einzelelemente einer autogerechten Stadt, aber nirgends eine klare Synthese in einem umfassenden System. Deshalb wird mit allem Neu- und Umbau der Städte ihr Verkehrsübel bisher nicht grundsätzlich und auf weite Sicht behoben.

So chaotisch uns die modernen Stadtstraßennetze und Verkehrselemente anmuten, so unklar, unzulänglich und chaotisch sind zwangsläufig auch die für sie erdachten Verkehrsordnungen und -gesetze. Auch sie können zu einer einfachen und klaren Lösung erst auf Grund eines Gesamtzieles für den optimalen Verkehrsablauf und das ihm angemessene Straßen- und Wegesystem gelangen.

In dem Richtig-aufeinander-Bezogensein aller zum Autoverkehr gehörigen Elemente und den für das übrige Stadtleben sich daraus ergebenden Folgerungen liegt der Schlüssel zur Bewältigung des motorisierten Straßenverkehrs in der autogerechten Stadt.

... aus geistiger Wirrnis

Daß das Auto nicht rechtwinklig um die Ecke fahren kann und schon deswegen unsere rechtwinklig gerasterten Stadtstraßennetze nicht autogerecht, sind steht außer Zweifel. Aber dies ist eine Feststellung der rein materiellen und technischen Seite des Problems. Sie berührt es nicht in seinem innersten Wesen, das vor allem im Menschen und seinem natürlichen Verhalten begründet liegt. Denn solange unsere Autos von Menschen gelenkt werden, ist deren Verhalten in den kritischen Lagen des Verkehrs, während der Schrecksekunden, für die Lösung maßgeblich.

Diese Feststellung zwingt zu einer komplexen Betrachtung – vom Reaktionsvermögen, Verhalten und Maß des Menschen über die ihm entsprechende Verkehrsplanung, -ordnung und -regelung bis zu den mechanischen und technischen Möglichkeiten des Autos im Verkehr. Denn es geht um ein unteilbares Ganzes, das den bisher vornehmlich analysierenden Bemühungen um Teillösungen nicht zugänglich ist.

Der Mensch verhält sich in Bedrängnis und Gefahr, nicht zuletzt also in der Schrecksekunde des Verkehrs, vornehmlich instiktiv, in Todesgefahr gar rein triebhaft. Aller Glaube an die menschliche Vernunft hat daran bisher nichts zu ändern vermocht. Unsere heutigen Verkehrsvorschriften, wie etwa der rein fiktive Begriff der Vorfahrt und die Schilder, werden aber nur über den Intellekt wirksam. Mit ihnen haben wir daher schon unsere ganze Verkehrsordnung «am Schwanze aufgezäumt».

So nimmt es nicht wunder, daß man aus einer verkehrten Geisteshaltung von falschen Voraussetzungen zu

1) Auszüge aus dem gleichnamigen Buch, erschienen im Otto Maier Verlag, Ravensburg 1959



Der unlesbare Schilderwald an einer Hamburger Verkehrsstraße.

falschen Regulativen, falscher Ethik, falschen Maßstäben, falschen Planungsmethoden und falschen Zuständigkeiten gekommen ist. Unsere Bemühungen nützen daher bisher wenig oder gar nichts, sie bewirken oft – wie jede angewandte Wissenschaft mit falschen Voraussetzungen – das Gegenteil. Sie vermehren das Unheil.

Falsche Voraussetzungen

... Der Mensch lebt in der Gefahr nicht so intelligent, wie unsere bisherige Verkehrsordnung voraussetzt, vielmehr instinktiv oder gar triebhaft. Da unsere Verkehrsordnung mit Vorfahrt und Schildern einseitig an den Intellekt des Fahrers appelliert, müssen wir zunächst schon hinsichtlich unseres geistigen Aspekts eine Kehrtwendung machen.

Wir aber negieren solche Erfahrung und wählen für die Lenkung und Ordnung des Verkehrs falsche, nur die menschliche Vernunft und den Intellekt ansprechende Regulative.

Falsche Maßstäbe

Eine wissenschaftlich begründete Verkehrsordnung kann in einer Zeit, die so viel den «Menschen als Maß aller Dinge» zitiert, unmöglich dessen natürliches Auffassungs- und Reaktionsvermögen vernachläßigen. Wir aber finden an den Brennpunkten des Verkehrs Häufungen von Verkehrsschildern, die als «Schilderwald» oder «Schilderdickicht» längst den beißenden Spott der Welt heraufbeschworen, ohne daß Polizeipräsidenten und Verkehrsplaner bisher zu einer wirksamen Abhilfe schritten.

Auf jeder belebten Kreuzung ist die ganze Aufmerksamkeit des Fahrers beansprucht, um ohne eigene und anderer Gefährdung heil über sie hinwegzukommen. Wenn dennoch über sein Auffassungs- und Reaktionsvermögen hinaus Dutzende von Verkehrsschildern vom Fahrer beachtet werden sollen, so geht das eindeutig über alles menschliche Vermögen. Es wird damit nach bürgerlichem Sprachgebrauch «unsittlich» – allenfalls ein Alibi für den Verkehrs-Gesetzgeber vor dem Richter.

Falsche Einschätzung der Menschenwürde

Wir aber erleben ein Reglement des Verkehrs, das um seiner selbst willen geschaffen scheint. Muß man sich doch auch dann der «Roboter-Ampel» fügen, wenn keinerlei Querverkehr vorhanden ist. Wir werden so zu Sklaven einer Verkehrsmechanik, die aller selbstverantwortlichen Menschenwürde Hohn spricht. Sie ist nur eines der vielen Zeichen dafür, was kommt, wenn wir die Dinge Technokraten überlassen, die in monströsen «Verkehrsmaschinerien» und «Robotern» Lösungen sehen. Mögen sie, wo anderes nicht möglich ist, als notwendiges Übel einstweilen geduldet sein. Jede endgültige Lösung sollte sie ausschliessen.

Auch der Verkehrsordner und -planer muß erkennen, daß der Mensch sich längst in Notwehr gegen eine immer mehr mechanisierte und reglementierte Welt befindet. Sein Kampf geht darum, sich Domänen unmittelbaren, selbstverantwortlichen und selbstgestaltigen Lebens zu bewahren oder zurückerobern, wo immer es unsere Begriffe von Recht, Sitte und Moral gestatten. Der also wird für ihn der beste Verkehrsplaner sein, der sein selbstverantwortliches Fahren am wenigsten beschränkt. Wie der beste Gesetzgeber ja noch immer derjenige ist, der seine Gesetze dem natürlichen Sinn und Verhalten der Menschen so «auf den Leib paßt», daß ihre Einhaltung nur ein Minimum an menschlicher Anstrengung verlangt.

Falsche Planungs-Methoden

Die städtischen Verkehrsplanungen greifen heute fast ausnahmslos nur die brennendsten Probleme an: die Ordnung und Führung des großen Fern-, Durchgangs- und Zielverkehrs, den sie zur Entlastung der ohnehin verstopften Innenstädte und deren Verkehrs- und Parkplatznot umleiten. Zugegen, daß dieser Weg aus der Not der Gegenwart der naheliegendste ist. Aber ist er damit auch schon der richtige, um endgültig unsere Verkehrsnot zu beheben?

Keineswegs! Denn wenn wir unsere Städte – sei es auch nur in übertragenem Sinne – als Organismen betrachten, bei denen alles in sinnvoller Bezogenheit aufeinander verläuft, muß ja jeder Eingriff in die übergeordneten Abläufe oder Knotenpunkte des Verkehrs Folgerungen in den sekundären Netzen oder Verkehrssystemen nach sich ziehen. Oder anders ausgedrückt: wenn man an einer Stelle ein Loch stopft, bricht der Strom womöglich unkontrolliert an anderer Stelle wieder aus. Einem Druck an der einen Stelle folgt ein Ausbruch an der andern.

Ideales Vorbild und Ziel

Was wir demnach für eine ideale Verkehrslösung halten?! Diejenige, bei der der instinktive Bewegungs-, Ordnungs- oder Orientierungssinn des Menschen genügt, die Verkehrsfunktion zwanglos zu gewährleisten. Mit anderen Worten: Je mehr wir des Intellekts und des Ampel-Roboters zur Bewältigung des Großstadtverkehrs entraten können, um so mehr nähern wir uns einer instinktgesteuerten, organischen Verkehrsordnung.

Das organische Verkehrs- und Erschließungssystem

Die allgemeine Regel ist hier das bleibende Gesetz menschlichen Lebens und Verhaltens. Denn solange unsere Autos von Menschen gelenkt werden, so schlossen wir, bestimmt deren natürliches Verhalten und Vermögen maßgeblich die Verkehrsplanung, -ordnung und -gestaltung. Menschenwürdiges Leben verlangt zugleich Wohnruhe sowie Sicherheit für Fußgänger und Radler.

Jedes System bedingt Begrenzung und Konzentration, Wertsetzung und Gesetzmäßigkeit. Trotzdem muß es bei aller Einfachheit differenzierbar und von großer Anpassungsfähigkeit sein.

Alle diese Bedingungen erfüllt das organische Verkehrssystem,

das mit einem Minimum an Knotenpunkten Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Leistung steigert, jedoch Lärm, Kosten und gesundheitsschädliche Gase mindert,

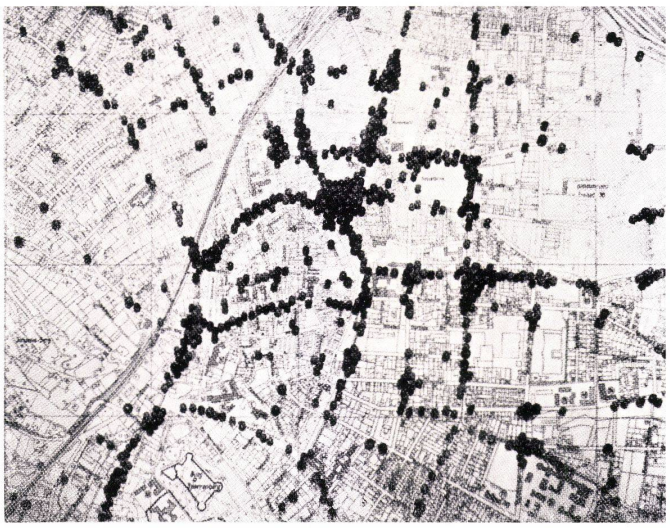
das völlig kreuzungsfrei ist und mit nur einem Knotenpunkt, der Einmündung statt der Kreuzung des Rastersystems, die sprichwörtliche «Todesfalle Kreuzung» beseitigt, das sich wie bei Blättern und Bäumen von innen heraus verästelt und damit die wirtschaftlichste Erschliessung gewährleistet,

das mit sinnfälligem Richtungsgefälle den Verkehr vom Rand zur Stadtmitte übersichtlich und fließend führt,

das dadurch zugleich den Fließverkehr im Sinne höchster Verkehrsleistung – dauernder Fluß! – fördert, das an seinen Stichstraßen oder Sackgassen ruhige Wohnlagen bietet, mit günstigen Fahr- und Fußwegen zu beiden Polen gesunden Stadtlebens, zur Stadtmitte und zur Natur,

das zur Vermeidung von Bürgersteigunfällen sowie von Geruch- und Lärmbelästigung der Fußgänger die Fahr- und Fußwege auch räumlich voneinander trennt,

das als zwingendes, unmittelbar und damit schnell wirkendes Regulativ die Bordschwelle setzt (Bordschwelle quer zur Fahrtrichtung heißt immer «Stop»),



Unfallplan des inneren Bielefelder Stadtgebietes 1954. Er zeigt deutlich die Häufung der Unfälle auf den Kreuzungen, den sprichwörtlichen Todesfallen des Verkehrs.

norm
norm

Reduzieren Sie Ihre Baukosten mit genormten Bauteilen der

Metallbau AG, Zürich 47
Anemonenstrasse 40 Telefon 051 / 52 13 00



Eine Überarbeitung des Aufbauplanes nach dem organischen Verkehrs- und Erschließungsgrundsatz, der unter Wahrung der wesentlichen Verkehrsanschlüsse bei Erzielung der gleichen Einwohnerzahl, Freiflächen und Bauweisen eine Straßenflächenersparnis von 60 Prozent gegenüber der anorganischen Aufbauplanung ergibt. Außerdem sinkt die Zahl der gefährlichen, hemmenden und kostspieligen Knoten von 81 auf 24.

das dadurch an allen Einmündungen Dreieck-, Quadrat- und Stoppschilder überflüssig macht (Beseitigung des Schilderdickichts!),

das die Straßen wirtschaftlich «Spur an Spur» nach Maßgabe des wachsenden Verkehrs auszubauen gestattet,

das menschlichem Verhalten und Maß sowie dem technischen Wesen des Autos durch Anpassung der Kurven an tragbare Stadtgeschwindigkeiten gleichermaßen gerecht wird und damit der Sicherheit und Flüssigkeit zugleich dient,

das dauernden Fluß mit sinnfälliger, unwillkürlicher oder an gefährlichen Knoten gar zwangsläufiger Führung fördert,

das durch Anpassung der Einmündungskurven an Stadtgeschwindigkeit und Verkehrsbelastung sowie entsprechend übersichtliche Gestaltung das Minimum an Stops, Lärm und Reglementen gewährt,

das bei den Einmündungen nach Maßgabe der Verkehrsdichte die Anzahl der Risikopunkte auf menschliches Maß – in der Regel gar keinen – reduziert,

das den Selbsterhaltungstrieb als Vorspann für die Verkehrsordnung nützt und das den Verkehrssünder statt den Korrekten zum «Dummen» macht und damit die «notorischen» Sünder zu korrekten Fahrern erzieht oder ausschaltet,

das schließlich mit Kurven die aus Sicherheitsgründen tragbare Geschwindigkeit bestimmt und die entsprechende Kategorie von Schildern überflüssig macht.

Das hervorstechendste Merkmal des organischen Erschließungssystems der Verästelung ist seine Knotenpunkts-Armut.

Je weniger Knoten, um so mehr Sicherheit,

je weniger Knoten, um so mehr Leistung,

je weniger Knoten, um so weniger schädliche Abgase,

je weniger Knoten, um so mehr Wirtschaftlichkeit in Anlage und Betrieb, je weniger Knoten, um so mehr Ruhe im Verkehr.

An die Stelle einer in der Regel beziehungslosen Gleichförmigkeit tritt also die denkbar stärkste, funktionell begründete Gliederung der Verkehrserschließung. Weil ihre Gesetzmäßigkeit aber von natürlicher Einfachheit ist, wird sie auch noch bei größter Anpassung an die vielfältigen Gegebenheiten zum stärksten Ordnungsfaktor der Stadtgestaltung.

Die Wertordnung des Systems setzt menschliche Sicherheit und Würde allen anderen Gesichtspunkten voran.

Nach ihr sind die gehäuften Verkehrsschilder – mögen sie im Ernstfall ein noch so bequemes Alibi für die Obrigkeit vor dem Richter sein – unsittlich, weil sie über das Auffassungs- und Reaktionsvermögen des Menschen gehen; das heute so viel berufene menschliche Versagen ist also oft ein Versagen des Gesetzgebers.

Seit Jahrtausenden wurde kein grundsätzlich neues Stadtstraßensystem entwickelt. Seit fünfzig Jahren ist es zur Erfüllung völlig neuer Ansprüche des motorisierten Verkehrs überfällig! Im Dienste der menschlichen Würde und Sicherheit wird es zum zwingenden Gebot.