

In Opposition

Autor(en): **Marti, Hans**

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: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37627>

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.

Diskussionsvotum an der Tagung 1961 des BSA

Kurz vor Beginn der eidgenössischen Nationalstraßenplanung sind in Zürich die bekannten zwei Gutachten zum Generalverkehrsplan der Stadt abgegeben worden. Sie enthielten weder die Führung der Autobahnen auf Stadtgebiet, noch waren – was unbedingt erforderlich gewesen wäre – die Untersuchungen auf die Region ausgedehnt worden. Die Instanzen der eidgenössischen Nationalstraßenplanung wählten in der Folge trotz diesen mangelhaften Grundlagen den Sihlraum für die Führung der Autobahnen auf Stadtgebiet. Durch diesen voreilig gefaßten und nicht genügend fundierten Beschluß wird das westlich der Sihl gelegene natürliche Entwicklungsgebiet der City vom heutigen Stadtkern abgeschnitten und werden wertvolle Reserven dem individuellen Verkehr preisgegeben. Ich nahm von Anfang an Stellung gegen diesen Entschluß und setzte mich mit den Gutachtergruppen Pirath-Feuchtinger und Krämer-Leibbrand in Verbindung, die von den offiziellen Planungsstellen nicht mehr konsultiert worden waren, als man in Bern den Beschluß gefaßt hatte, die Autobahnen auf Stadtgebiet mit den Expreßstraßen zu verbinden. Beide Gruppen – insbesondere die der inzwischen verstorbenen Herren Pirath und Feuchtinger, deren Gutachten die Grundlage für die zürcherische Verkehrsplanung werden sollte – äußerten sich mir gegenüber dahin, daß es nicht zulässig sei, das Nationalstraßensystem mit Stadtdurchfahrten zu projektieren, bevor der innerstädtische Verkehr mit öffentlichen Verkehrsträgern, Cityring, Hauptstraßen und Parkplätzen gelöst sei. In Zürich kümmerte man sich wenig um diese Erkenntnisse des Städtebaus und trieb die Expreßstraßenplanung so weit voran, daß die Fixpunkte für die Expreßstraßen Aubrücke, Milchbuck, Platzspitz, Brunau usw. in den eidgenössischen Räten beschlossen wurden, obwohl sich die einsichtigen Kreise, insbesondere auch die Ortsgruppe Zürich des BSA und der ZIA, gegen die übereilte Beschlußfassung zur Wehr setzten. Gegen diese Planungsmethode wandten wir uns, und schließlich trat die Arbeitsgruppe für Städtebau – eine Gruppe junger Architekten, Ingenieure und Juristen – auf, die unter Opferung großer privater Mittel einen Gegenvorschlag zum offiziellen Projekt ausarbeitete, der heute endlich sachlich geprüft werden darf. Die technische Kommission für den Generalverkehrsplan befaßt sich nun mit der seit Jahren systematisch unterdrückten Variante «Seebahn», und der Stadtrat war gezwungen, die Festlegung der Expreßstraßen zurückzustellen. Trotzdem geht die offizielle Planung weiter. Man gab einem privaten Ingenieurbüro den Auftrag, die Hochstraße detailliert zu studieren; der noch heftig umstrittene Tunnel vom Platzspitz zum Milchbuck wurde der Elektro-Watt zur Detailprojektierung in Auftrag gegeben, wie Stadtrat Thommann neulich im zürcherischen Gemeinderat bekanntgegeben hat. Die Planung ist verspätet und nur unter dem Druck der Fachverbände in Gang gesetzt worden, die Projektierung der Einzelheiten aber geht fröhlich weiter; man stützt sich auf die von den eidgenössischen Instanzen beschlossenen Fixpunkte der Linienführung, die im Band 4 der Nationalstraßenplanung festgelegt werden sollte. Dieser Band des Berichtes wurde von den eidgenössischen Räten im Jahre 1960 beschlossen, obwohl er noch gar nicht vorliegt.

Heute macht man mir Vorwürfe, daß ich in der «Bauzeitung» vom 11. Mai 1961 den Notschrei «Machen Sie diesen Blödsinn nicht» losgelassen habe. Seit 1955 habe ich die Verantwortlichen immer wieder gebeten, unsere Städte nicht mit einem neuen Element zu belasten, bevor sie in Ordnung darauf vorbereitet sind. Der überaltete Baubestand und die veraltete Baugesetzgebung lassen es einfach nicht zu, Hochleistungsstraßen mitten ins Stadtherz hinein zu bauen, wollen wir nicht riskieren, das Verkehrssystem der Städte vollends zu desorganisieren. Zuerst ist der öffentliche Verkehr zu sanieren, dann sind Cityring oder Stadtkerntangenten mit Hauptplätzen aus-

zubauen; ferner sind ausreichende Parkplätze anzulegen, und das Fußgängernetz ist neu zu planen. Diese Maßnahmen sind in den Rahmen der Regionalplanung zu stellen, damit die Besiedlung der Landschaft in Ordnung erfolgt.

Im Einverständnis mit der Ortsgruppe Zürich des BSA und mit der Zustimmung von Nationalrat H. Leuenberger, Zürich, Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, der Mitglied der nationalrätlichen Kommission für die Festlegung der Nationalstraßen war, schrieb ich im Februar 1960 Nationalrat M. Eggenberger, St. Gallen, Präsident der vorberatenden nationalrätlichen Kommission, einen Brief mit der höflichen Bitte, die Städte von der Beschlußfassung auszuschließen, weil die städtebaulichen Belange nicht genügend abgeklärt seien und der bewußte Band 4 nicht vorliege. Auf diesen Brief habe ich bis heute keine Antwort erhalten. Die eidgenössischen Behörden haben aber dem Bericht zugestimmt. Wo in der Welt beschließt ein Parlament Dinge, die es nicht kennt? Dr. Lucius Burckhardt hat das soeben zu Recht «Krise der Gesellschaft» genannt.

Die in allen von den Expreßstraßen betroffenen schweizerischen Städten wachgewordene Opposition gegen die brutalen Eingriffe ist ein Hoffnungsschimmer am düstern Horizont. Mögen sich doch die eidgenössischen Instanzen noch rechtzeitig besinnen. Sehr viel nützlicher als der übereilte Expreßstraßenbau wäre die Inangriffnahme der Überlandautobahnen, die Dutzende von Kleinstädten und Hunderte von Dörfern von der Plage des Durchgangsverkehrs befreien würden. Für die Festlegung von Stadtdurchfahrten brauchen wir Zeit und Ruhe, denn die Expreßstraßen sind die größten Eingriffe in das organisch gewachsene Gefüge unserer schönen Städte, die sich weder mit den kriegszerstörten deutschen noch mit den in wenigen Jahrzehnten emporgeschossenen amerikanischen Riesenstädten vergleichen lassen. Wenn uns die Verkehrsingenieure Rückständigkeit und weltfremde Pseudoromantik vorwerfen, wollen wir sie bitten, Städtebau im Rahmen einer weitsichtigen Regionalplanung endlich ernst zu nehmen.