

Ketzereien über Strassen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **25 (1930)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-172433>

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.

Heimatschutz

ZEITSCHRIFT DER SCHWEIZERISCHEN VEREINIGUNG FÜR HEIMATSCHUTZ

XXV. JAHRGANG - HEFT 4 - 15. JUNI 1930

NACHDRUCK DER AUFSATZE UND MITTEILUNGEN BEI DEUTLICHER QUELLENANGABE ERWÜNSCHT

Kezereien über Straßen

Es ist viel wirtschaftlicher, eine Geldsumme sinnlos zu vernichten, als mit ihr ein nicht unumgänglich nötiges Stück Strasse zu bauen. Beweis: In dem einen wie dem andern Falle ist das Kapital mit seinen Zinserträgen verloren; aber während es im ersten Fall damit sein Bewenden hat, beansprucht die Strasse jährlich noch einen laufenden Unterhaltungsaufwand in der Höhe von 2 bis 3 Prozent und von 3 bis 4 Prozent für den Erneuerungsfonds des verbauten Kapitals. Die Mittel, die für den Bau einer nicht unbedingt erforderlichen Strassenfläche ausgegeben werden, bedeuten also nicht nur bloss weggeworfenes, sondern eine Art Vampirgeld.

*

Eine unbenutzte Strassenfläche ist wertlos; eine andere, auf der Bewegung herrscht, ist wertvoll, und je grösser und reger die Bewegung ist, je schneller mithin die Strasse der Vernichtung anheimfällt, um so wertvoller ist die Strasse im volkswirtschaftlichen Sinne.

*

Eine überflüssige Strasse hat weder einen Altertums- noch einen Kunstwert; sie ist teurer, ungesünder und unschöner als eine Grünfläche, sei es in Gestalt von Vorgärten, Rasenstreifen oder Alleen.

*

Alle Köpfe und Hände, die mit der Planung und dem Bau nicht unbedingt notwendiger Strassen, von der Arbeit im Steinbruche an bis zur Abrechnung der fertigen Fläche, beschäftigt werden, leisten nicht nur eine wertlose Arbeit wie ein Mann, der einen Sandhaufen hin- und herkarrt, sondern schaffen wertefressende, dauernd am Volkswohlstand nagende und ihn unterhöhrende Dinge. Es wäre wirtschaftlicher, wenn sie spazieren gehen und dafür ihren Lohn erhalten würden.

*

Werden die überflüssigen Strassen endlich als die schlimmsten Vampire am Volkswohlstand erkannt und abgeworfen, so würden die Gemeindefinanzen und damit auch der Volkswohlstand eine ungeheure Erleichterung erfahren.

*

Die gegebene Masseinheit für die Bemessung von Strassenbreiten ist das Fahrzeug (oder der menschliche Körper für Fusswege), niemals aber der Meter. Abrundungsmasse sind nur dann richtig, wenn sie höchstens auf Dezimeter erfolgen.

Die grössten Fahrzeuge brauchen, um unbehindert fahren zu können, einen Raum von 2,5 Metern; eine gewöhnliche Strasse kommt also mit einer Fahrbahn von 5 Metern aus. Müssen auf einer Seite viele Fahrzeuge parken, so braucht es dazu 7,5 Meter. Alle Masse dazwischen, 6 Meter, 7 Meter usw., sind reine Verschwendung.

*

Ich habe es unternommen, in einer Stadt von 600 000 Einwohnern die überflüssigen Fahrbahnflächen sorgfältig zusammenzustellen und habe als Ergebnis die Summe von 1 048 870 Quadratmetern herausgebracht. Die grossen Ueberlandstrassen, alle Strassen der Innenstadt und die regen Verkehrsstrassen, bei denen eine Beurteilung schwer war, habe ich ausser acht gelassen wie gewisse Pracht- und Schmuckstrassen, zu deren Anlage die grossen Städte vielleicht verpflichtet sind wie ein reicher Mann zum Ankauf von Gemälden.

Würde man das Mass der übermässigen Breiten in dieser Stadt auf das Reich verallgemeinern, so ergibt sich eine Fläche von 10 000 Hektaren, die bei der Annahme von 10 Mark für den Quadratmeter Bodenwert, 20 Mark für die Herstellungskosten und 3 Prozent Unterhaltungsaufwand für 1 Milliarde verlorenes Gelände, 2 Milliarden Mark zwecklos investiertes Kapital und 60 Millionen Mark ebenso nutzlose jährliche Ausgaben darstellt. Das sind Lasten, die jeden wirtschaftlich denkenden Menschen mit Unruhe erfüllen und, sofern er auch noch den schädlichen Charakter überflüssiger Strassen erkannt hat, veranlassen müssten, auf ihre schleunige Verminderung zu dringen.

*

Strassen sind nun einmal keine werbenden Anlagen. Eine rücksichtslose Beschränkung ihrer Breitenabmessungen auf das unumgänglich Nötige ist bei unserer jetzigen Wirtschaftslage unbedingt notwendig.

Zwei falsche Vorstellungen sind es vornehmlich, die die Strassenbauten der letzten Dezennien in dieser unwirtschaftlichen Weise beeinflusst haben. Die erste beruht auf der allgemein herrschenden Unterschätzung der Leistungsfähigkeit einer Strasse und, was auf das gleiche herauskommt, einer Ueberschätzung des Verkehrs. Was eine Strasse bei diszipliniertem Verkehr leisten kann, zeigen uns einzelne Strassen im Stadtinnern vieler Großstädte, und wenn auch eine Verbreiterung dieser Strassen in der Regel wünschenswert sein mag, so kann doch bei der grossen Mehrzahl füglich niemand behaupten, dass es, abgesehen von den Kreuzungen, so nicht mehr weitergehen könne. Nicht die Strassen sind überlastet, sondern einzelne Strassenkreuzungen.

*

Wenn der Redaktor dieser Zeitschrift das geschrieben hätte, so würden alle Fachleute des Strassenentwurfs und Strassenbaus sagen, der Mann ist Kunsthistoriker und Feuilletonschreiber; lassen wir ihn reden. Diese Stellen sind aber dem Buch eines Städtebau- und Verkehrsingenieurs entnommen, eines Baurats a. D., der auch abends den Rechenschieber auf das Nachttischchen legt. Man lese sie und viele andere nach bei Hans Ludwig Sierks, Wirtschaftlicher Städtebau und angewandte kommunale Verkehrswissenschaft, erschienen 1926 im Verlag von Kaden & Co., Dresden. Und man freue sich darüber, dass der Heimatschutz und die neueste Wissenschaft so gut miteinander auskommen können.

Tessiner Landhäuser

Im Verzeichnis der Sektionen des Heimatschutz auf dem Umschlag unserer Zeitschrift fehlt uns immer noch der Tessin. Und das beklagen wir alle; nicht etwa, weil wir diesen schönen Teil unseres Landes germanisierend vergewaltigen möchten, sondern weil wir jedesmal, wenn wir den Gotthard durchfahren haben, unter den vielen schönen tessinerischen Dingen so viel Untessinerisches sehen müssen. Je mehr der Tessin seine Eigenart behält, um so lieber ist er uns.

An Heimatliebe fehlt es unsern Miteidgenossen jenseits der Alpen ganz und gar nicht; gerade der neue Sprachenerlass hat das bewiesen, von dem wir bestimmt hoffen, dass er nur für die Heimat und nicht gegen den und jeden gemeint sei.

Aber in den neuen Bauten hat der Tessiner den Anschluss an die wundervolle Vergangenheit seines Landes noch nicht gefunden. Wie vieles treffen wir nicht da unten, das mit läppischen Ornamenten behangen ist, das sich ausnimmt wie ein Jugendstilmöbelchen in Zement ausgeführt, das die ernste Art und dabei heitere Stimmung der alten Bauten des Landes so sehr vermissen lässt. Dachlose Bauten in der Art Corbusiers wären vielleicht gar nicht so übel in dieser Gegend, wenn sie nicht wie lackierte Blechschachteln aussehen würden.

Aber da kommt uns Besseres: Zwei Wohnhäuser, deren flach geneigtes Dach aus Hohlziegeln die alte Ueberlieferung aufgenommen hat, deren offene Galerien Brüstungen aus schlanken Holz- oder Eisenstäben wie einst im Tessin erhalten haben. Bei jedem Tessiner Dorf würden sie ganz natürlich und selbstverständlich dastehen. Aber gerade im Tessin sind sie leider nicht zu finden; es sind Landhäuser amerikanischer Millionäre in Kalifornien, auch dort aus örtlichem, nämlich mexikanisch-spanischem Herkommen weiter entwickelt.

Jahres-Versammlung in Aarau am 14./15. Juni 1930
