

Freedom is a motor car

Autor(en): **Pfromm, Klaus / Pfromm, Renate**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **56 (1969)**

Heft 4: **Bauen in den Alpen - ein Panorama**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87318>

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.

Zwei neue Normentwürfe der Schweizerischen Zentralstelle für Baurationalisierung (CRB)

Mit den Rationalisierungsbestrebungen im Bauwesen erhöhen sich bekanntlich die Anforderungen an die Instrumente der Bauplanung und -ausführung: Improvisation wird zusehends durch exaktere Planungsmethoden ersetzt.

Teilaspekt dieser Entwicklung ist sicher die Einführung der Modulordnung als Methode der Maßkoordination im Bauwesen. Nachgerade eine Methode mit Tradition, bildet sie heute integrierenden Bestandteil der Normenwerke vieler europäischer Länder. Neben nationalen bemühen sich vor allem internationale Organisationen, wie die AEP (Agence Européenne de Productivité), die IMG (International Modular Group) und die ISO (International Organization for Standardization), um ihre theoretischen und praktischen Grundlagen.

Nachdem die Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung im Jahre 1965 eine Norm über die grundsätzlichen Aspekte der Modulordnung im Hochbau herausgegeben hat, möchte sie nun mit der Publikation von zwei Normentwürfen über Terminologie die wichtigsten Begriffe des modularen Bauens und des Toleranzwesens präzisieren.

Der Normentwurf SNV 501 501, «Terminologie: Maßordnungen, Modulordnung», dient zur Bestimmung der in Maßordnungen und in der Modulordnung verwendeten Begriffe.

Der Normentwurf SNV 501 502, «Terminologie: Maßbezeichnungen, Toleranzen, Passungen», dient zur Bestimmung der im Bauwesen gebräuchlichen Begriffe, die sich auf die Maßbezeichnungen, die Toleranzen und Passungen beziehen.

Die Modulordnung, als Instrument der Maßkoordination beim Studium, bei der Planung, der Herstellung und Montage von Bau- und Gebäudeteilen, gewinnt immer mehr an Bedeutung. Wie alle grundsätzlichen Neuerungen bringt auch sie eine Reihe neuer Vorstellungen und Begriffe mit sich. Oft hängt die praktische Bewährung neuer Methoden von der richtigen Interpretation ihrer Begriffe ab. Nicht immer ist es einfach, die Vorstellungen der verschiedenen Baupartner auf den gleichen Nenner zu bringen. Wesentliche Voraussetzung dafür ist die ständige Bemühung um eine gemeinsame Sprache.

In diesem Sinne hofft die Zentralstelle, mit den Normentwürfen über Terminologie einen weiteren Beitrag zur Rationalisierung des Bauens zu leisten.

Die Normentwürfe sind dreisprachig gehalten, und liefern in knapper Form die notwendigen Angaben. Auf zugehörigen Beiblättern werden Kommentare (unter anderem eine englische Übersetzung der Begriffe) und Hinweise auf einschlägige Literatur sowie entsprechende ausländische Normen gegeben.

Beide Normen kosten je Fr. 6.-.

Abonnenten auf die Lieferung sämtlicher neu erschienenen Normen der Zentralstelle genießen 20% Ermäßigung. Für Mitglieder der Zentralstelle reduziert sich der Preis zusätzlich um den auf allen Publikationen der Zentralstelle gewährten Mitgliedschaftsrabatt von 20%. Das Abonnement läuft mindestens drei Jahre. Bei Bestellungen auf ein Abonnement ist anzugeben, ob es die Lieferung der bisher erschienenen Normen einschließen soll.

CRB

Freedom is a motor car

von Klaus und Renate Pfromm

Wenig wissen die Bürger von Zürich über den Zustand (Z2) ihrer Stadt sehr genau. Genau wissen sie, daß dann der Verkehr der Region 4,26 Millionen Bewegungen ausmachen wird. Sie wissen noch nicht, wann dieser Zustand Z2 eintritt, so gegen das Jahr 2015; aber man sagt ihnen, daß dann von den 4,26 Millionen Verkehrsbewegungen 530 000 Fußgängerwege sein werden. Über nichts wissen sie so gut Bescheid, die Zürcher, wenn es ums Jahr 2000 geht, wie über den Verkehr. So klug sind aber nicht alleine sie. Die Londoner wissen es, die Frankfurter haben es erfahren. Man könnte sagen, die «verkehrliche» Zukunft ist vermessend, ist gesichert. Wenig ist so sicher wie unsere Annahme, der Verkehr werde gewaltig wachsen und unerhörte Anforderungen an unsere Budgets stellen, und das alles wegen des «Mobilitätsbedürfnisses»¹ unserer selbst.

Es ist an der Zeit, das zweite Stadium der Mobilisierung zu proklamieren: die gewußte Mobilisierung. Vorbei sind die Zeiten, da sich Gemeinde-, kantonale und nationale Behörden vom Wachstum des Verkehrs überrascht zeigen konnten. Das ist nun bekannt.

Nun gilt es, wie den Polizei- und Finanzdirektoren klar wird, mit dem Moloch zu leben.

«Moloch, m. hebr. [Molech, d. i. König] ein Götz der Phönizier, Ammoniter und Moabiter, unter dessen Gestalt sie die Sonne verehrten und dem sie Menschen opferten».²

Für den Betrachter der Wissenschaften und Künste wird die Behandlung der Verkehrsprobleme immer mehr zum Musterbeispiel für Glanz und Elend der Technik.

Mit unglaublichem Einsatz wird das Bedürfnis des Menschen vermessen, quantifiziert, werden Lösungen berechnet und entworfen, wird gegraben, aufgeschüttet, betoniert und asphaltiert, mit bunten Lichtern garniert und das ganze dann dem Moloch, dem Verkehr, übergeben. Sofort müssen neue Probleme in Angriff genommen werden; an anderer Stelle wird das Bett zu eng, Moloch stöhnt, die Zeitungen melden es, die Technik setzt sich ein. Die Verkehrssanierung ist die Reform der Reformen, nicht Zustände werden geändert, nein Prozesse, Prozesse der Anpassung unendlich fortgeschrieben. Wo jemand noch an Zustände denkt, etwa Z2, muß er angegriffen werden. Z3 ist das Utopia, «betrifft den sogenannten Horizont», wo sich die Parallelen schneiden. «Dieser in der Planung nicht direkt verwendete Begriff» bezeichnet das schier Unsagbare.

Macht die Kritik einiger Kulturkritiker, die das scheinbar immerwährende Hintendreinrennen der Technik gerne zum Anlaß tiefsinniger Betrachtungen über den hilflos entwurzelten modernen Menschen nehmen, die Techniker und Planer unsicher? Nein, mit Recht nicht, denn sicher liegen die Lösungen für die dem Techniker noch

verbleibenden Restprobleme der Mobilisierung nicht in der Rückkehr in einen geistigen Postkutschenzustand. Sicherlich müssen die technischen Lösungen vorangetrieben werden, und ihre schwerer kämpfte Reputation sollte gesichert bleiben; doch gleichzeitig wird die Diskussion auf einer neuen Ebene zu eröffnen sein.

Ist die Prämisse der technischen Planung, die «affluente» mobile Gesellschaft, hinreichend gesichert, entspricht dieses Modell der gesellschaftlichen Wirklichkeit? Kann unsere Verkehrstechnik eine ideologische Wurzel besitzen, die es kritisch zu analysieren gilt?

Sind die heute verwendeten Wertungsparameter bewußt, und wo sie bewußt sind, entsprechen sie welcher gesellschaftlicher Bedingtheit? Wen geht die Modal-Split Problematik an? Sind unsere öffentlichen Verkehrsmittel zufriedenstellend, für wen?

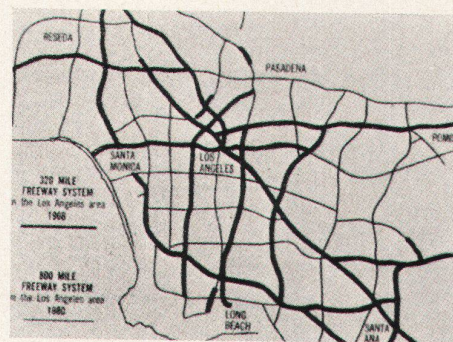
Die Verkehrsbauten der 60er Jahre optimieren welche Anforderungen? Und zum Schluß sollte man sich dann doch fragen, wer ist das, dem die Politik so viel Entscheidungsspielraum gibt, der «mostly affluent» und sehr mobile Planer?

In der Zeitschrift *Architectural Design* (GB) Nr. 9, September 1968, hat der Gastredaktor Brian Richards unter dem Titel «Mobility» Aufsätze zur Verkehrsplanung zusammengestellt.

Der erste Aufsatz feiert Los Angeles, die Alternative, einen beispielhaften Stadt-Prototyp. Hier ist die Vorstadt die Stadt, der Autoverkehr der Verkehr: «Megasuburbia».

Los Angeles ist die un-architektonische Stadt. «Jedes kann sich als alles andere herausstellen. Es gibt kein Mittel, es herauszufinden, weil nichts eine eigene Gestalt hat. Deshalb hat Los Angeles die größten und besten Zeichen der Welt. Ohne diese gäbe es für den Südkalifornier keine Orientierung. Er wüßte nicht, wo er ist oder wer er ist ... Kurz – Los Angeles ist eine flüchtige Erfahrung von unbestimmten oder nicht architektonischen Situationen, die man sehen muß, um sie zu glauben, in der man leben muß, um sie zu verstehen.»

Der Angeleno findet sich mit dem Auto zu recht. Los Angeles hat die höchste Autorate in der Welt, und noch immer mehr Autos werden verkauft. Fast so viele Autobahnen sind geplant wie für Groß-London und davon bereits 60% gebaut. «Mitten im unglaublichen Gedränge neuer Autos wird einem klar, dies ist in der Tat eine Automobilkultur. Mit 40 dem Auto gewidmeten



1 Für 1980 sind in Los Angeles 800 Meilen Autobahn geplant; 1000 Meilen Autobahn sind für ganz England geplant

Seiten des Telefonbuches hat Los Angeles die Schwelle der privaten persönlichen Mobilität erreicht. Zur Hölle mit Verkehrsingenieuren, Architekten und Planern, das Auto ist nicht nur ein Transportmittel, es ist eine Lebensweise; dies ist Autopia, die mobile Stadt. Freiheit ist ein Automobil.» So weit Warren Chalk von der Archigram-Gruppe über Los Angeles und seine Autos.

R. E. Pahl, Soziologe an der Universität Kent, fragt sich: «Ist die mobile Gesellschaft ein Mythos?» Den Planern ist die Vision der Stadtregion des 21. Jahrhunderts gemeinsam: Die Hierarchie der zentralen Orte hebt sich auf, man lebt in der Region. Vom Vorortshaus aus sind die Arbeitsplätze, Einkaufsorte, die Erziehungs- und Erholungseinrichtungen «in leichter halbstündiger Fahrt zu erreichen». Die Zentren wachsen nicht mehr, die umgebende Landschaft nimmt die wachsende Bevölkerung auf. Der Unterschied zwischen städtischer und ländlicher Lebensweise wird verschwinden.

Man muß regionale Entwicklungspläne aufstellen und die Zentren entlasten. Pahl will in seinem Artikel dieses Bild in Frage stellen. «Kann es wahr sein, daß eine technische Erfindung, das Auto, die Regeln unseres Zusammenlebens so weit verändert hat, daß man von einem neuen Typ der Gesellschaft sprechen kann, für die wir eine neue dringliche Form benötigen, die metropolitane Region?»

1. Die Möglichkeiten der Mobilität sind für Leute, die in der gleichen Gegend leben, sehr unterschiedlich. Für eine Mittelstandshausfrau kann eine Autofahrt von einer halben Stunde zum Einkaufen ein kleiner Preis sein für die Annehmlichkeiten des Landlebens. Für die Mutter ohne Auto in der Mehrfamilienhaussiedlung mag der halbstündige Gang zum Geschäft mit dem Kleinen im Kinderwagen und dem Großen an der Hand eine mühsame Bürde sein.

Eine statistische Untersuchung zeigt, daß 78% der ungelerten Arbeiter und 61% der gelernten Arbeiter ohne Auto sind. Etwa $\frac{2}{5}$ der Dorfbewohner verlassen das Dorf nicht ein Mal in der Woche zum Einkaufen. «Zu oft werden die Zahlen der mobilen Mittelklasse als repräsentativ für die ganze Gesellschaft angesehen.»

Die Überbewertung der Mobilität hat auch unbeobachtete Folgen. Die Einkaufszentren florieren, die Läden in den Dörfern schließen, die Buslinien sind unterbenutzt und verringern ihren Service. Die für einen Autokauf zu Armen, zu Kranken oder zu Alten werden isoliert. «Die Mobilität der Wohlhabenden verstärkt die Zurücksetzung und Isolation der weniger Glücklichen.»

2. Eine weitere Gefährdung erwächst aus der Annahme, die Miethausquartiere in den Vorortgemeinden entsprächen einem Hang nach draußen, einem Bedürfnis. «Von dem Mann, der seine Wohnung jeden Tag um 6.30 Uhr verläßt und um 21.10 zurückkommt, wird behauptet, er tue das, weil er es vorzöge.»

Nur zu oft zwingen seine ökonomischen Umstände den jungen Arbeiter und Angestellten. Man vergleiche die Mietpreise. «Vom 'mobilen metropolitane Städer' und von 'Verstädterung der Region' zu reden, wenn diese Miethäuser gemeint sind, scheint mir ein schlechter Scherz.»

3. Bemerkenswert ist, daß gerade die, welche bewußt die regionale Vorortgemeinde als Wohnort auswählen, meist Mittelklasse oder gehobene Mittelklasse, sehr bemüht sind, in 'ihrer' Gemeinde Wurzeln zu schlagen. Sie betätigen sich in Vereinen, subsidieren die lokalen Geschäfte

und Handwerker und versuchen in der Politik Einfluß zu gewinnen.

Dagegen muß man das gerade bei uns oft beklagte Desinteresse der Miethausbewohner an den Gemeindeangelegenheiten sehen (siehe auch M. Geiger: Ist demokratische Planung unmöglich? Plan 1. 1968). «So sind die, welche lokale Verwurzelung am meisten schätzen, paradoxerweise sehr oft die mit den dispersesten Bewegungsräumen.»

4. Viele Eltern halten Umzüge, Wohnplatzwechsel für sehr schädlich für ihre Kinder. Selbst Karrieristen vermeiden Versetzungen vor wichtigen Schulprüfungen ihrer Kinder. (Dabei hat der Autor bei seinen Ausführungen das Schul-Tohuwabohu der Schweiz nicht berücksichtigt.) «Bisher

gibt es wenige Forschungen von Soziologen oder Sozialpsychologen über die subjektive Bewußtheit der Menschen eines Ortes und seiner Bedeutung für sie.»

Pahl zitiert eine Untersuchung des amerikanischen Soziologen Gregory Stone: «City Shoppers and Urban Identification: Observations on the Social Psychology of City Life». Stone entwickelt bei der Untersuchung der Kaufgewohnheiten der Vorortbevölkerung ein Soziogramm dieser Gesellschaft und entdeckt charakteristische Gruppeneigenschaften. Anhand seiner Aufschlüsselungen zeigt Pahl, daß die Charakteristika der «Mobilität» nur bei bestimmten Gruppen in bestimmten Situationen auftreten. Er beschließt deshalb seinen Aufsatz: «Ich glaube, daß jene,

2

Das Problem der Autobahnen – so notwendig sie sind – ist ihre Eingliederung in die Stadt. Der sogenannte Skyway in San Francisco dominiert die umliegende Bebauung



2

welche für die Ausdehnung der Stadt in die äußere metropolitane Region argumentieren und die eine neue Lebensweise auf der Basis der Mobilität beschrieben haben, ihre Sache übertreiben.»

Der Artikel von Paul Buckhurst beobachtet die Bedeutung der Schnellstraßen im städtischen Environment. Die städtische Schnellstraße ist durch ihre schiere Größe ein wesentliches Element der Stadtgestaltung. Und diese ihre Eigenschaft ist meist unberücksichtigt. Die außerordentlich hohen Kosten der Verkehrsbauten führen zur Reduktion auf die notwendigsten Funktionen. Ihre sozialen und städtebaulichen Funktionen müssen da unberücksichtigt bleiben.

Buckhurst fordert die bessere Ausnutzung der Entwurfsfreiheiten, die die technischen Regeln noch lassen. Er stellt eine Typologie der möglichen Stadtstraßengestaltung auf und verlangt die Berücksichtigung von bestimmten Entwurfsprinzipien.

1. Koordinierte Planung

Die neuen Stadtstraßen müssen im Rahmen der Gesamtplanung gesehen werden. Sie müssen nicht nur aus diesem abgeleiteten Bedarf befriedigen, sondern als Instrument der Entwicklungspolitik erkannt und eingesetzt werden.

2. Linienführung

Stadtstraßen erfordern Landflächen und vermindern die Nutzflächen. Deshalb sollten sie Quartiere und charakteristische Orte nie durchschneiden, sondern möglichst bestehende Unterteilungen benutzen.

größte Anlage von Läden und Wirtschaftsräumen unter einer Schnellstraße.

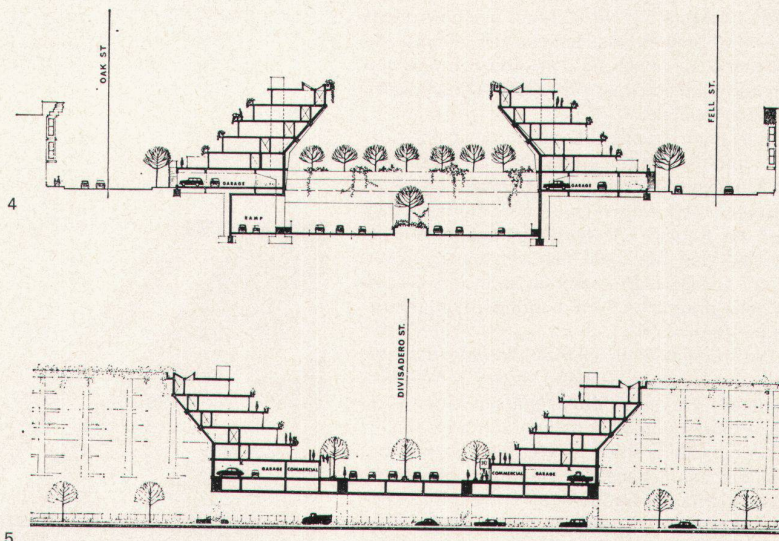
5. Fahrgefühl der Benutzer

Neben schnellem und sicherem Transport, der als erstes gewährleistet wird, gilt auch die Forderung nach der Vermeidung von Streß. Überraschende Veränderungen der Umgebung, der Beleuchtung, der Sicht müssen vermieden werden.

Diese Forderungen geraten oft in Widerspruch untereinander und meist mit den technischen Bedingungen. Kompromisse müssen durch gesamthaftes Denken erreicht werden. Wichtig sind drei Aspekte:

sorgfältige Untersuchung der Charakteristika dieses Prozesses. Auffallend ist in dieser Industrie das Fehlen an bedeutungsvollen Zielen. Das Ziel ist heute einfach, eine große Menge Leute zu transportieren und die Kosten möglichst niedrig zu halten. Dabei ist die ständige Abnahme der Passagiere und das Wachsen der Defizite ein Zeichen für die Fragwürdigkeit dieser Ziele.

Das ursprüngliche Ziel war, Profite zu machen durch die Bereitstellung eines Verkehrsmittels für die Bewohner, die außerhalb des Stadtzentrums wohnen. Das bedeutete hohe Kapazität, schnelle und häufige Leistung auf einem



Design Criteria	Local Residents and Workers	Road Users
Motorway Types	reduce obstruction to ground level uses reduce width of right of way reduce obstruction to cross views reduce levels of noise permit easy pedestrian access across road potential use of air rights buildings increase in driving comfort potential views from road construction cost benefits	
On Grade	×	✓
On Embankment	×	✓
One Deck Elevated	✓	×
Two Deck Elevated	✓	×
Depressed	×	✓
Tunnel	✓	×

Die Integration mit der örtlichen Umgebung: Man sollte versuchen, heruntergekommene Quartiere durch die Straße aufzuwerten, undefinierte Gebiete mit der Straßenstruktur zu gestalten.

Reduktion der Störung durch die Straße: Man kann die Straße beschränken und anpassen, um nachteilige Einflüsse auf ihre Umgebung zu reduzieren, die technischen Bedingungen der Straße sind nicht absolut. Sie müssen in Vergleich gesetzt werden zu dem möglichen Nutzen der örtlichen Gemeinschaft.

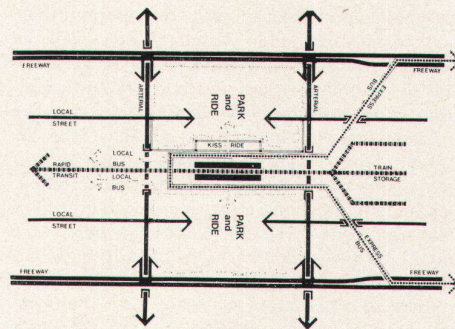
Unterordnung der örtlichen Umgebung: Der Einfluß der Schnellstraße kann so uneinschränkbar groß sein, daß sich die örtliche Struktur anpassen sollte. Städtebauer müssen die Möglichkeiten und Vorteile der Abstimmung auf die neue Struktur erkennen und nutzen.

Dem rein technischen Ansatz hält Buckhurst dagegen: «Städtische Schnellstraßen werden nicht von Fahrzeugen benutzt, sondern von Menschen, und die wichtigen Konflikte entstehen nicht zwischen Maschinen und Fußgängern, wie gerne angenommen wird, sondern zwischen verschiedenen Gruppen von Menschen in verschiedenen Situationen.»

William H. Liskamm betrachtet die zweite wichtige Großform städtischen Verkehrs, die wohl noch mehr im Zweifel ist: die Stadtbahn. 40 Schnellbahnen sind zurzeit in Betrieb, 80 werden geplant. Sechs Städte bauen neue Bahnen, die meisten bestehenden werden erweitert. Die hohen Kosten und die enormen Eingriffe dieser Unternehmungen in das soziale, ökonomische und politische Leben der Städte erfordern eine

3 Die Auswirkungen verschiedener Anordnungen der Autobahn sind verschieden auf die Wohnungen und Arbeitsplätze am Ort und für die Benutzer auf langen Strecken 4, 5

Vorschläge für die Bebauung der Panhandle-Stadtautobahn in San Francisco. Die Straße ist tiefegelegt, um das lokale Netz nicht zu zerschneiden, und begleitet von einem Damm von Terrassenhäusern



6 Die Verbindung der Autobahnen mit anderen Verkehrsträgern und mit Parkplätzen muß gewährleistet sein in Form eigentlicher Umsteigebahnhöfe

3

3. Verdichtung der Baustruktur

Stadtstraßen müssen städtischer Ästhetik und nicht ländlichen Autobahngestaltungsregeln gehorchen. Ihre Konstruktion muß deshalb verdichtet werden. Vertikale Staffelung der Fahrbahnen wird zu selten angewandt. Die Reduktion der Ausbaugeschwindigkeit, größere Steigungen und kleinere Radien sollten verwendet werden, um die Strukturen ihrer städtischen Umgebung anzupassen.

4. Integration mit der städtischen Struktur

Die Stadtstraße als Baustruktur sollte mit den übrigen Baustrukturen nach Bedarf kombiniert werden. Einige bemerkenswerte Überbauungen der Straßen sind bekannt, in Tokio findet sich die

eigenen Trasse, getrennt von allen anderen Verkehrswegen. In den Stadtzentren konnte dies nur unterirdisch erreicht werden. Die neue Schnellbahnwelle hat ihren Ursprung in der Akzelleration des Autoverkehrs und der Unfähigkeit, durch Straßenbaumaßnahmen die Verkehrsverstopfungen zu beheben.

Doch mit dem Auto kommt ein Teufelskreis in Gang, der die Schnellbahn in ihrem Charakter als ungeeignet erscheinen läßt, das Verkehrschaos zu beheben. Das Auto bietet eine bequemere Fahrgelegenheit als die Schnellbahn. Weniger Leute fahren mit der Bahn, die Einnahmen sinken. Bei geringeren Einnahmen müssen die Bahnbetriebe ihren Service einschränken, was noch mehr Leute auf ein Auto umsteigen läßt.

Das schafft die paradoxe Situation, daß die S-Bahn erhebliche Subventionen erfordert. Die neue Anlage von Linien und die Verbesserung des Wagenmaterials müssen aber mit der Erhöhung des Gewinnes motiviert werden. Folgerichtig werden die Linien gebaut, welche die geringsten Subventionen erfordern. Das Maß der Subventionen wird zum alleinigen Entwurfskriterium des S-Bahn-Baues. Erst die Aufnahme von umfassenden Zielen kann die S-Bahn ihre volle Wirkung entfalten lassen.

«Heute sind diese Kräfte für direkten sozialen Nutzen, für die Entwicklung neuer Wohn- und Geschäftszentren, für den Anreiz privater Investition, für die Verteilung und Steuerung von Aktivitäten, für die Erhöhung von Landwerten und die generelle Verbesserung unseres städtischen Environments in der Transportplanung nicht enthalten.»

Liskamm nennt einzelne Unzulänglichkeiten der heutigen Situation:

1. Die Organisation der Verkehrsbetriebe zur technisch-ökonomischen Optimalisierung läßt keine umfassenden Aktionen zu. Ein zum Scheitern verurteiltes Suboptimalisieren durch Rationalisierung kennzeichnet die hilflose Lage. Parkplatzpolitik der Siedlungspolitik, der sozialen Programme, des Schnellstraßenbaues sind weit außerhalb der Reichweite von S-Bahn-Verwaltungen.



7, 8 Die voraussehbaren Folgen des Untergrundbahnsystems auf einen Stadtteil von San Francisco: die Geschäftshäuser entlang eines «Strip» verschwinden zugunsten von «Clusters» um die Stationen

2. Koordination

Neue Benutzer könnte die S-Bahn nur gewinnen, wenn sie mit den Hauptvorzügen, dem Komfort, konkurrieren könnte. Alle Einrichtungen, vom Eingang der Bahnstation, oder besser von ihrem Parkplatz, müßten nach diesem Ziel entworfen werden. Man vergleiche S-Bahn-Stationen mit Flughafeneinrichtungen.

3. Finanzen

Nur drei Schnellbahnen fahren ohne Subventionen: Lissabon, Barcelona und Madrid. Hier gilt noch die Zwei-Stunden-Mittagspause, man fährt heim. So bleibt im Verein mit dem Samstags-Arbeitstag ein Zugewinn, der mit der Einführung der

amerikanischen Arbeitszeit verschwinden wird. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind aus der Zeit ihrer Gewinnträchtigkeit so gründlich aller Nebengewinne entkleidet, daß sie in der Situation, in welcher Rationalisierung und Attraktivitätserhöhung dringend notwendig sind, da die Bahnen der Stadt erhebliche Dienste leisten könnten, ohne jede finanzielle Reserve sind.

4. Benutzere Erfahrung

Es ist einleuchtend, daß in der oben geschilderten Situation beim Einrichten neuer Linien auf Einführung in ansprechender, freundlicher städtischer Umgebung nicht geachtet werden kann.

5. Einfluß

Einige Beispiele des Einflusses der S-Bahn auf die Stadt.

«Größte Landwertsteigerung und Intensivierung der Bautätigkeit in der Nähe von Stationen.

Konzentration von Handel und anderen Aktivitäten.

Schrumpfen des City-Handelsdistriktes zugunsten der Distrikte mit besserer S-Bahn-Erreichbarkeit.

Erneuerung der Bauten an den Stationen.

Neuverteilung der Einwohner und Attraktivität bisher untergenutzter Wohngebiete.

Ermöglichung von Satellitensiedlungen durch S-Bahn-Verbindung mit der City.

Veränderung der Einkommensstruktur.

Verbesserung der Attraktivität von Wohngebieten durch gute Erreichbarkeit von Schulen, Arbeitsplätzen und Einkaufsmöglichkeiten.

Eine Alternative zum Strom der privaten Autos.»

Liskamm bespricht noch die Bedeutung der Entwurfsarbeit an Stationen und Ausrüstung der S-Bahnen und setzt sich für die Relativierung des Einflusses der Ingenieure und Ökonomen in Planungsgremien ein, in denen Architekten, Städtebauer, Planer, Soziologen unter anderen vertreten sind.

Er schließt mit der Wiederholung, daß kein anderes, derartig großes Problem mit solch beschränkter Einsicht angepackt wird wie der S-Bahn-Planungsprozeß. Die Einflüsse der S-Bahn auf die Stadt sind so erheblich, daß eine Besserung der Planungsbedingungen zu erwarten ist, wenn es gelingt, sie besser zu verstehen und die bisher als ungeplante Nebeneffekte auftretenden Wirkungen rational zu planen.

In fünf weiteren Artikeln befaßt sich Architectural Design mit Teilproblemen des Verkehrs: «Daytripper», Stephen Mullin; «Local Character», Alison Smithson; «Five years after», J. M. Thompson; «Transport tomorrow», Brian Richards; «Network structures», Peter J. Hills; und schließt dann seine Auseinandersetzung mit dem Mythos der Mobilität:

Dies nicht um das Ende des Automobilzeitalters anzukündigen, sondern um die Frage der Bedeutung des Autos in der Zukunft offenzuhalten.

1 Dr. S. Widmer: Verkehrsplanung als regionale und nationale Aufgabe

2 Dr. Joh. Christ. Aug. Heyses: Allgemein verdeutsches und erklärendes Fremdwörterbuch, Hannover 1910

9

R. I. P. – nicht um das Ende des Automobilzeitalters vorwegzunehmen, sondern um die Wichtigkeit des Autos für die Zukunft im Auge zu behalten

Abbildungen: aus «Architectural Design» September 1968

