Amerikanischen Bürgern wird vermehrte Einflussnahme auf Autobahnentscheide gewährt

Autor(en): **Roth, Ueli**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 9: **Autobahnen - Bauten der Infrastruktur**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-87381

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

Amerikanischen Bürgern wird vermehrte Einflußnahme auf Autobahnentscheide gewährt

von Ueli Roth

1
Die sechsspurige Central Artery durchbricht historisch und sozial wichtige Gebiete von Boston und trennt das Wohngebiet der Italiener von der übrigen Altstadt ab

1
La Central Artery, grand axe à six voies, traverse des régions bostonniennes d'importance historique et sociale et sépare la zone d'habitation italienne de la vieille ville

1
The six-lane Central Artery slashes through districts of Boston that are important from the standpoint of both history and social structure, and cuts off the Italian quarter from the rest of the old town



1

Noch während der letzten Tage der Johnson-Regierung gab das Bundesstraßenamt des amerikanischen Transportministeriums neue Bestimmungen unter dem Federal Aid Highway Act 1968 heraus. Dieses Gesetzeswerk bestimmt die Bedingungen, unter denen Bundeshilfe an Autobahnen gewährt wird.

Die neuen Bestimmungen verlangen, daß das Volk bei den Entscheiden über Autobahnführungen und Ausführungsprojekte in stärkerem Maße zum Worte kommen soll, und zwar bevor die staatlichen Autobahnämter sich auf einen bestimmten Vorschlag festgelegt haben. Früher hatten die staatlichen Autobahnämter in den Vorlagen für bundessubventionierte Autobahn- und Expreßstraßenprojekte lediglich den Nachweis einer Untersuchung über die engeren wirtschaftlichen Auswirkungen der Bauvorhaben zu erbringen. Faktisch beschränkten sich diese Untersuchungen auf Eigenwirtschaftlichkeitsberechnungen, das heißt auf den Nachweis, daß die vorgeschlagene Variante die baulich und landpreismäßig günstigste sei.

Gemäß den neuen Weisungen sind nun auch «social effects» – allgemeingesellschaftliche und volkswirtschaftliche Auswirkungen – wie der Einfluß der Straßen auf die weitere Umgebung und deren Übereinstimmung mit den allgemeinen städtebaulichen Zielen in Betracht zu ziehen und entsprechende Nachweise zu erbringen.

Die neuen Bestimmungen führen dreiundzwanzig soziale, wirtschaftliche und allgemeinstädtebauliche Faktoren an, die in den geforderten Nachweisen zu berücksichtigen sind und deren Respektierung optimale direkte und indirekte Vorteile für die betroffenen Stadt- und Landschaftsteile und für den Autobahnbenützer sichern soll.

Die aufgeführten Faktoren schließen Erholungsanlagen und Parks, öffentliche Sicherheit und Hygiene, Wohn- und Quartiercharakter, natürliche und künstliche Merkpunkte, Lärm, Luft- und Wasserverschmutzung, Verschiedenartigkeit der Raumnutzung und Verdrängung von Wohn- und Geschäftsraum mit ein.

Die Bestimmungen fordern im weitern, daß zwei Arten von «Hearings», das heißt öffentlichen Vernehmlassungen, stattfinden müssen, es sei denn, niemand verlange sie: eines bezüglich der Umgebungseinflüsse und eines über das eigentliche Bauprojekt. Ausgenommen von den neuen Bestimmungen sind Straßenprojekte, welche von der Bundesverwaltung «auf Grund eines nationalen Notstandes, einer Naturkatastrophe oder eines katastrophalen Zusammenbruchs» als dringend notwendig bezeichnet wurden.

Soweit die neuen amerikanischen Voraussetzungen, unter denen Bundessubventionen an den Autostraßenbau gewährt werden können. Bemerkenswert ist daran, daß es nicht die einzelstaatlichen Straßenämter waren, welche sich gegen ein allzu rücksichtsloses Planungsvorgehen des Bundes zu schützen suchten, sondern der Bund, welcher insbesondere die Städte gegen die Übergriffe der staatlichen Straßenämter schützen mußte. Die Bestimmungen sind die Folge der offensichtlichen Fehlanlage von äußerst wichtigen Expreßstraßen. Unter diesen sind besonders bekannt die sogenannte Central Artery, welche Boston als Hoch- und Tiefstraße mit sechs Fahrspuren und sehr zahlreichen Auf- und Abfahrten im innersten Stadtgebiet durchquert, wie auch der James Lick Skyway und der Embarcadero Freeway in San Francisco.

Diese beiden eklatanten Fehlleistungen der staatlichen Autobahnämter stehen in einem erstaunlichen Gegensatz zu den erwähnten Leistungen des amerikanischen Autostraßenbaues der dreißiger und der Nachkriegsjahre, als den Grundsätzen eines organischen und subtilen Einbaus von Hochleistungsstraßen in die Landschaft unter Berücksichtigung verfeinerter fahrpsychologischer Erkenntnisse nachgelebt wurde. Erstaunlicherweise wurden die Errungenschaften jener Jahre sowohl in den USA wie auch in Europa, und besonders auch in der Schweiz, teilweise wieder vergessen oder nie voll zur Kenntnis genommen. Wie wäre es sonst zum Beispiel möglich, daß in der Schweiz gemäß Bundesgesetz über den Nationalstraßenbau ein Baulinienabstand von nur 40 bis 50 m verlangt wird, während es zum Allgemeinwissen gehört, daß die Lärmimmissionen einer Autobahn einem Schlafen bei offenen Fenstern näher als 150 bis 200 m von einer Autobahn meist abträglich sind!

Es scheint, daß die amerikanischen Autobahnbauer bei der Einfügung von Straßen in die Landschaft eine glücklichere Hand gehabt haben als bei deren Anlage in den Städten.

In Boston wurde die Central Artery mit unvergleichlicher Rücksichtslosigkeit durch die Altstadt geführt. Die gesamte italienische Altstadtkolonie wurde zwischen der bis zu 35 m breiten Hochstraße und dem Hafenbecken isoliert. Die Liegenschaftswerte sanken entlang der Expreßstraße, und die Folge ist Verwahrlosung. Der Dreck in den Stadtstraßen um die Central Artery zieht die Ratten an und erschüttert jeden Besucher, der das Boston von früher kannte. In Boston wird offenkundiger als an den meisten andern Orten, daß eine Autobahn eine entscheidende Zäsur im Stadtkörper oder in der Landschaft bildet – sie ist wie eine Barriere, wie ein Fluß, aber ohne dessen heilsame, erholungspendende Auswirkungen mit seinen begrünten Ufern und dem lautlos ziehenden Wasser, sondern mit schädlichen Auswirkungen: mit Luftverschmutzung und Lärm. Ein Anlieger profitiert absolut nichts von der unmittelbaren Nähe einer Expreßstraße – es sei denn, er wohne an einer Ein- oder Ausfahrt.

Während die Bostonians ihre Central Artery über sich ergehen ließen und heute der Verkehr vom Norden nach dem Süden des Metropolitangebietes und umgekehrt durch das Stadtzentrum fließt – die Umfahrungsstraße wurde erst später realisiert –, verhinderten die Bewohner von San Francisco die Fertigstellung des Embarcadero Freeway, nachdem er in halbfertigem Zustand ihre heftigsten Proteste gegen das State Highway Department in Sacramento, der Hauptstadt Kaliforniens, ausgelöst hatte.

Die Maxime der staatlichen Verkehrsingenieure lief darauf hinaus, daß die billigste Verbindung von zwei Punkten die Gerade ist und daß die baulich billigste Expreßstraßenvariante auch die bessere sei. So wurde in San Francisco als Autobahnverbindung zwischen der Golden-Gate-Brücke und der noch längeren Bay-Brücke ein zweigeschossiger Viadukt vorgesehen.

Die Bewohner von San Francisco sind empfindsamer bezüglich der Beziehung ihrer Stadt zum Wasser als die meisten andern Amerikaner. So wurden Varianten der Expreßstraße in Tieflage studiert, aber von den staatlichen Amtsstellen verworfen, weil sie teurer waren. In der Folge wurde die Stadt von ihrer wichtigsten Kontaktanlage mit der Bay – dem Ferry Building – abgeschnitten. Aber der Preis für diesen Sieg der Ingenieure war hoch: der Bau mußte unter dem Druck der Einwohner eingestellt werden, bevor die Verbindung der beiden berühmten Hängebrücken hergestellt werden konnte, und der Embarcadero Freeway steht heute als Planungsruine im Teilgebrauch. Man spricht sogar von seinem Abbruch.

Diese beiden und weitere, entsprechende Erfahrungen haben schließlich zu den erwähnten Bestimmungen im Highway Act 1968 geführt. Es ist zu hoffen, daß unter seinem Einfluß in Zukunft abgewogenere Verkehrslösungen gefunden werden können. Vor allem ist die Erkenntnis, daß Stadtplanung nicht identisch ist mit Verkehrsplanung, eine wesentliche Voraussetzung zur Rettung der gefährdeten amerikanischen Städte. Verkehr übt letztlich eine vorwiegend dienende Funktion aus; Stadtplanung will viel umfassender als Verkehrsplanung verstanden sein, wenn sie optimale Lebensverhältnisse für alle sichern soll!

Und insbesondere ist zu hoffen, daß bei den Entscheiden über Expreßstraßenführungen und Bauprojekten in Schweizer Städten die Konsequenz aus den bedauerlichen amerikanischen Erfahrungen gezogen wird. Es dauerte Jahrhunderte, bis unsere Städte gewachsen waren; es braucht aber nur wenige Jahre für den Bau einer verfehlten Expreßstraße, um sie in ihrer Substanz zu gefährden oder zu zerstören.

Die Zürcher Sihl-Expreßstraße ist ein Testfall für den schweizerischen Expreßstraßenbau. Es liegen verschiedene Varianten vor: solche in Hochlage, die baulich billiger wären, und solche in Tieflage, welche baulich teurer, aber volkswirtschaftlich und städtebaulich nachgewiesenermaßen billiger und städtebaulich besser sind.

Wird der subventionierende Bund, Stadt und Kanton im Vorentscheid zugunsten der baulich aufwendigeren aber sonst in jeder Beziehung vorteilhafteren Lösung unterstützen, oder müssen die ausländischen Erfahrungen zuerst bei uns auch noch gemacht werden? Der Entscheid steht unmittelbar bevor, und für Zürich ist er eine Schicksalsfrage. Entsprechende Entscheide sind in andern Schweizer Städten schon gefällt worden, oder sie stehen noch bevor.



2



3

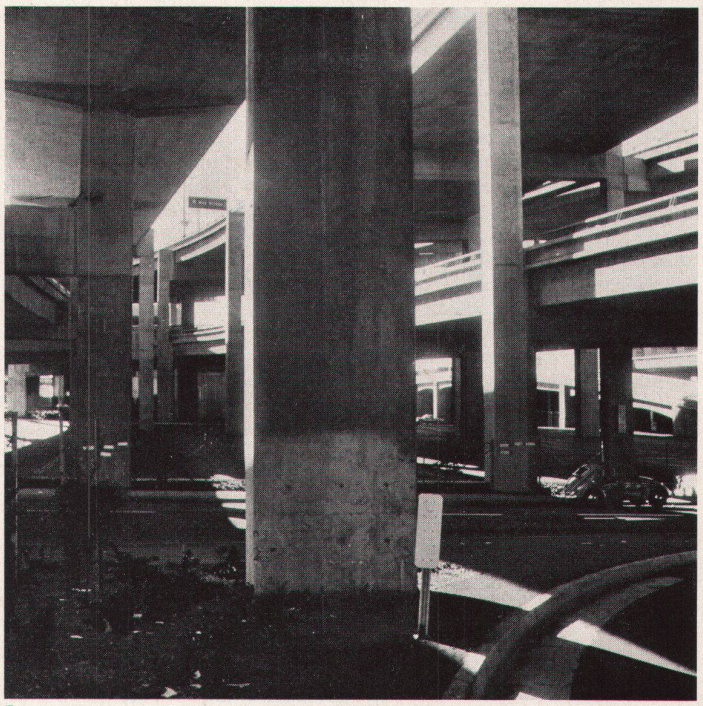
2, 3
Die Central Artery reißt ein Loch in den Stadtkörper; unter den Fahrbahnen wird der Schmutz kaum mehr weggeräumt
4, 5
Embarcadero Freeway, San Francisco. Das wichtigste Verbindungsgebäude San Franciscos mit der Bay ist durch den zweistöckigen Viadukt abgeschnitten. Die sogenannte Freeway-Revolte verhinderte 1959 die Fertigstellung der Expreßstraße. Die Abzweigung des James Lick Skyway vom Embarcadero Freeway bildet einen unübersichtlichen Dschungel

2, 3
La Central Artery constitue une véritable brèche battue en plein cœur de la ville; les immondices sous la chaussée ne sont plus guère évacuées
4, 5
Embarcadero Freeway, San Francisco. Le principal bâtiment reliant la ville à la célèbre Baie est scindé en deux par un viaduc à deux niveaux. La révolte dite du Freeway empêcha en 1959 l'achèvement de l'autoroute. La bifurcation du James Lick Skyway avec l'Embarcadero Freeway constitue une jungle inextricable

2, 3
The Central Artery makes a gash in the body of the city; little attempt is made to clear away litter beneath the traffic lanes
4, 5
Embarcadero Freeway, San Francisco. The building constituting San Francisco's most important link with the Bay is cut off by the two-storey viaduct. The 'freeway revolt', as it was called, prevented completion of the express road in 1959. The James Lick Skyway, where it branches off from the Embarcadero Freeway, creates a picture of total confusion



4



5