Aspekte der Gesamtplanung beim Bau von Express-Strassen in Stadtzentren

Autor(en): **Hunziker, Walter R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 40

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-66240

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

Aspekte der Gesamtplanung beim Bau von Express-Strassen in Stadtzentren

DK 711.7

Von **Walter R. Hunziker**, dipl. Städteplaner, Zürich

Der Bau einer Express-Strasse durch eine Stadtregion gleicht einem chirurgischen Eingriff in ein komplexes Zellengewebe. Die Stadt ist wie der Mensch, der sie schaffte, ein sensitives, verwundbares Lebewesen und kann durch den neuen Einschnitt einer Express-Strasse unheilvoll verwundet werden, falls Trassee-Führung, Bauart und Anschlusspunkte ausser den rein technischen Bedürfnissen nicht auch den wirtschaftlichen und soziologischen Anforderungen gerecht werden. Neben der räumlich trennenden Wirkung der Express-Strasse entstehen ferner an den Anschluss-Stellen neue Verkehrsknotenpunkte mit wirtschaftlichem Entwicklungspotential, welche naturgemäss das wirtschaftliche Schwergewicht der Stadt bedeutsam verlagern können. Da die Express-Strassen wegen ihres enormen Landhungers durch relativ «ungenutztes», offenes und im Bodenpreis günstiges Land geführt werden, trennen sie oft Fluss- und Seeuferzonen von den angrenzenden Wohngebieten, oder sie zerschneiden ältere Wohnquartiere.

Wie das in vielen amerikanischen Städten beobachtet werden kann, verlieren diese durch Express-Strassen zerschnittenen Wohngebiete ihren Charakter, da die Einzugsgebiete der sozialen und wirtschaftlichen Gruppierungen (Kirchgemeinden, Familien- und Freundschaftsbande, Quartiervereine, Sportclubs, Schulen, politische Gruppierungen und Detailhandel) in kleine, nicht mehr lebensfähige Stücke zerrissen werden. Solche Gebiete degenerieren, die soliden Anwohner ziehen weg, und es entsteht eine Gegend mit unstabiler Bevölkerung. Die folgende Dekadenz führt zum Slum. Die Operation war erfolgreich, das Express-Strassen-Bauwerk steht in seiner Pracht da, doch der Patient — die Stadt — ist gestorben. Dies kann die Folge werden, wo im Zeichen des Bulldozers einseitige Strassen-Verkehrsplanung getrieben wird, ohne Berücksichtigung der Gesamtaspekte des städtischen Organismus. Nur durch das Zusammenwirken von Soziologe, Städteplaner, Volkswirtschafter, Verkehrsplaner und anderer beteiligter Berufe können wir hoffen, die Stadtentwicklung überhaupt zu verstehen und die Stadt als eine wünschbare, menschliche Umgebung zu gestalten.

Wenn der Stadtkern als der Austauschplatz von Ideen, als soziologisches und wirtschaftliches Nervenzentrum definiert wird, dann ist es klar, dass dieser Platz seinen Zweck am besten erfüllt, wenn seine Lage eine optimale «Interaktion» oder direkte Kontaktnahme zwischen Menschen erlaubt. Die Zugänglichkeit eines Stadtkerns bestimmt in erster Linie seine Entwicklungsfähigkeit. Natürlich können auch andere Faktoren eine wachstumsfördernde Wirkung ausüben, doch sind dies Ausnahmen, die im Erfolgsfalle jedoch wieder zur Entwicklung von Verkehrszentren führen. Es ist also wirtschaftlich einschränkend, wenn versucht wird, irgendein Verkehrsmittel vom Stadtzentrum fernzuhalten; denn es ist die Möglichkeit des Zuganges — zu Fuss, per Auto, Bahn oder Flugzeug — welche den Erfolg eines Stadtkerns bestimmt.

Die Umfahrungsstrasse — oft als Verkehrs-Heilmittel angesehen — kann sehr leicht zur Isolationsstrasse werden. Der Kern wird umfahren, isoliert und vergessen, und dort, wo er keine festen, charakteristischen Eigenschaften und Anziehungspunkte aufweist, wird er durch neue Kerne an den aussenliegenden Verkehrsknotenpunkten ersetzt.

Weder die «Umfahrung» noch die Durchquerung des Kerns erscheinen als ideale Lösungen, sondern eine «Tangierung» am Kern vorbei ist das Ziel. Eine «Berührung» an der Peripherie eines Stadtkerns verbindet die Vorteile der Kenntnisnahme der Existenz des Kerns mit der Möglichkeit des Vorbeifahrens. Die Vorteile einer «Tangential-Strassenführung» werden erst klar, wenn man einmal die USA vom Pazifik zum Atlantik während einer Autoreise durchquert hat. Es stehen nur zwei Möglichkeiten offen: Entweder auf den Umfahrungsstrassen — «By-pass Highways» — das ganze Land zu durchqueren, ohne überhaupt je einen Stadtkern zu Gesicht zu bekommen, oder sich den Stadtkern via «Business District Route» von innen anzusehen, dabei aber auch im Verkehrschaos stecken zu bleiben.

Wirtschaftlich können die Nachteile der «Umfahrungsstrasse» durch ihre fehlende Reklamefunktion erkannt werden. Von der projektierten Express-Strassen-Führung Deutschland—Gotthard wird z. B. im Raume Zürich nirgends der Zürichsee zu sehen sein. Aus dem Industrie-Vorort Oerlikon kommend, wird man durch den Milchbuck-Tunnel, dann in einem Graben neben der Sihl und dann wieder in einem Tunnel durch den Uetliberg fahren. Zürich wird sich nur von hinten zeigen. Gewünscht ist jedoch tangentialer Kontakt; ein einziger Blick über den Stadt/See-Raum würde genügen, um dem Touristen das Bild Zürichs unvergesslich einzuprägen. Was wäre San Francisco ohne seine überwältigenden Einfahrten über die Oakland- und die Golden Gate Brücken? Während der Vieh- und Materialtransport ohne weiteres hintenherum und in Tunneln vor sich gehen kann, wünschen wir als Menschen in einer natürlichen, schönen Umgebung zu leben. Es gibt keinen Grund, warum nicht auch der Arbeitsweg, der Fahrweg ebenso schön sein soll wie unser Heim, unsere Schulen, öffentlichen Plätze und Arbeitsplätze.

Es nützt nichts, das Auto als «schwarzes Schaf» zu verbannen und aus einem romantischen Idealismus heraus eine Rückkehr zur mittelalterlichen Fussgänger-Stadt zu predigen. Wir sollen unsere schönen, historischen Stadtkerne aus alter Zeit (wie z. B. Regensberg, Bremgarten, Bern usw.) mit grösster Sorgfalt als Kulturdenkmäler hüten und bewahren, doch daneben müssen wir auch neue, den modernen Anforderungen entsprechende Stadtzentren entwickeln.

Es sollte unser Ziel sein, die Vorteile des Autos optimal zu nutzen und seine Nachteile zu vermindern. Der grösste Befürworter des öffentlichen Transportmittels in den USA, *Richard Owen*, definiert in seinem Buch «The Metropolitan Transportation Problem» (the Brookings Institution, Washington, D. C. 1956), die folgenden Vorteile des Privatautos gegenüber jedem öffentlichen Verkehrsmittel, deren Verständnis für jede seriöse Betrachtung über die Möglichkeiten der öffentlichen Transportmittel absolut notwendig ist: 1. Freie Wahl des Fahrweges zum Ziel (Kombination von Aufträgen); 2. Lastentransport (Einkauf); 3. Privatheit (Gespräche ohne Drittpersonen usw.); 4. Unformelle Kleidung; 5. Freizeit- und Ferientransportmittel; 6. Schutz vor Schnee, Regen, Kälte; 7. Bei gemeinsamer Benutzung durch zwei bis drei Personen ist das Auto billiger als ein öffentliches Transportmittel.

Es ist also müssig, die Ueberlegenheit des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Verkehrsmittel zu preisen. Die gebotenen Transportmittel erfüllen verschiedene Aufgaben. Dem Vertreter, der während des Tages seine weitverteilten Kunden besucht, oder dem Architekten, der zu verschiedenen Baustellen fährt, bietet das Auto einen Transport-Dienst, wie ihn kein noch so gut organisiertes U-Bahn-, Tief-

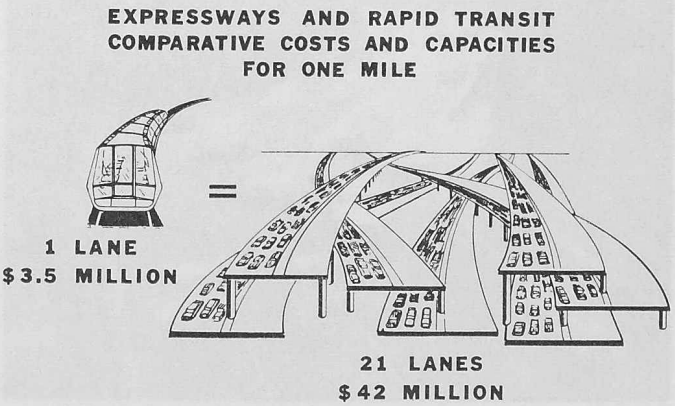
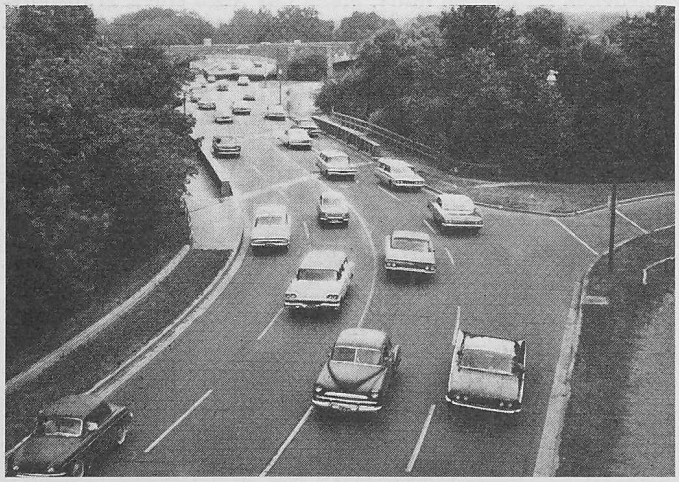


Bild 1. Offizielles Werbeplakat für das öffentliche Transportmittel aus den USA, dem Lande des Automobils

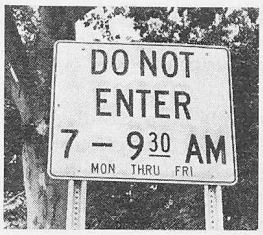
tram- oder Bussystem je wird bieten können. Demgegenüber ist es ein Unsinn, wenn der sogenannte Pendler von seinem Wohnblock zur Stosszeit mit seinem Wagen zur Arbeit ins Stadtzentrum fährt und den Wagen dort auf teurem Boden den ganzen Tag lagert, um abends wieder zur Stosszeit im Schneckentempo nach Hause zu fahren. Den täglichen Pendelverkehr kann das öffentliche Verkehrsmittel besser bedienen, wenn es konsequent als integrierender Bestandteil der Stadtentwicklung geplant wurde. Wenn die Wohnsiedlungen, wie z. B. die Stockholmer Vorstädte Farsta und Vällingby, direkte U-Bahn-Verbindungen ins Stadtzentrum bieten, nimmt der Pendler seinen Wagen nur noch ausnahmsweise mit in die Stadt. Dann hat der Privatautoverkehr einen normalen, wirtschaftlich tragbaren Charakter, und es entsteht ein optimal genutztes Bahn- und Strassen-Verkehrssystem.

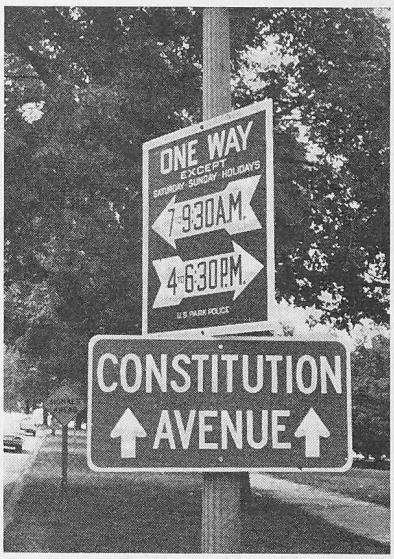
Wenn auch das Privatauto mehr Komfort und mehr Möglichkeiten bietet, so bevorteilt andrerseits das Verhältnis der Baukosten und Raumnutzung eindeutig das Regionalbahn-System, welches mit einer Bahnspur ebensoviele Leute befördern kann wie 21 Expressautospuren, bei zwölfmal kleineren Baukosten (Bild 1).

Offensichtlich kann nur eine objektive Gesamtplanung die erwünschte proportionelle Beteiligung von öffentlichem und privatem Verkehr ermitteln. Wir können nicht erwarten, dass ein Strassenbauamt objektiv eine solche Analyse über Strassen- und Bahnverkehr produzieren kann, sowenig eine Bahngesellschaft in der Lage ist, Auskunft über den notwendigen Ausbau der konkurrenzierenden Privatauto-Strassennetze zu geben. Eine Gesamtstudie über ein Richtmodell der Verkehrsmittel-Anteile kann nur auf regionaler Basis entstehen; denn das erwartete Haupt-Bevölkerungswachstum geht als Folge der neu zu schaffenden Regionalbahn- und Strassennetze über die Stadtgrenzen hinaus. Planungsämter sind deshalb in den USA und auch in Schweden zumindest funktionell regionaler Struktur.



Bilder 2 und 3. Rock Creek Parkway in Washington D. C. mit zeitlich verschiedenen Fahrtrichtungen





Bilder 4 und 5. Rock Creek Parkway, Washington D. C. Einfache Markierungs-Tafeln für die Kontrolle der Fahrtrichtungen

Die besten Planungsämter der USA sind die sogenannten «Metropolitan Planning Commissions», welche durch ihre politisch relativ unabhängige Stellung dem politischen Druck entgehen. Sie werden (in den USA und in Kanada) finanziell durch eine Kopfquote der beteiligten Gemeinden unterstützt. Als Minimum wurde von der American Society of Planning Officials (ASPO) schon vor vielen Jahren 1 Dollar pro Kopf der Bevölkerung angesetzt. Stadteigene Planungsämter sind fast immer zu stark vom politischen Druck abhängig, ja oft können deswegen nicht einmal gute Fachkräfte für die Arbeit zugezogen werden.

Der regionale Generalplan versucht, geeignete Wohnlagen von Industriezonen zu scheiden, ästhetische, historische und Naturwerte zu schützen oder auszubauen und die bestehenden und neu zu schaffenden Stadtkerne mit einem Gesamtverkehrsnetz (öffentlicher und privater Verkehr) optimal zu erschliessen. Aehnlich dem Vorgehen des Architekten, der nach Bestimmung der Form, Grösse und Funktionen eines Bürogebäude-Komplexes eine entsprechende Dimensionierung und Planung der notwendigen Liftanlagen vornimmt, wird nun das Verkehrsnetz in die vorgeplante Region eingebaut. Es wäre Unsinn, wenn der Bauherr zuerst einen alleinstehenden Liftschacht erstellen liesse und erst nachher den Architekten beauftragte, darum herum ein Bürogebäude zu erstellen. Ohne Gesamtplanung geht es nicht; da helfen auch unzählige Konferenzen mit Fachverbänden, anderen Spezialinteressen und zukünftigen Nutzniessern nicht. Nur Pläne und Querschnitte, welche auch die Dimensionen und Vorgänge sozialer und wirtschaftlicher Natur genau aufdecken, können grösste Fehler verhindern.

Städtische Kernzonen in unserer komplexen Gesellschaftsordnung sind verschiedenster Natur. Vom Kleingemeinde-Einkaufszentrum mit Vereinssaalbau bis zum internationalen Handelszentrum gehen die Variationen sowohl in Grösse als auch im Charakter auseinander. Feste Planungskonzepte von z. B. geometrisch gegliederten Nachbarschaften zu 5000 Einwohnern, welche sich zu je fünf zu einem Quartier von 25 000 Einwohnern gruppieren und wiederum zu je fünf Gruppen Städte bilden (mit entsprechenden, zugehörigen Orts-, Quartier- und Stadtkernen) sind eine abstrakte, der Wirklichkeit fremde Fiktion. Unsere moderne Mobilität, unsere «Multigruppen»-Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung haben die «mittelalterliche» Nachbarschaft ersetzt, in der die Leute tatsächlich als Nachbarn «zusammen» lebten. Heute gehört jeder Mensch zu verschiedenen Gruppen, deren Einzugsgebiete und Treffpunkte nicht identisch zu sein brauchen.

Städtische Zentren sind Ballungen von Treffpunkten von unabhängigen Einzugsgebieten der verschiedenen städtischen Funktionen wie Erziehung, Güterverteilung, Kirche, Politik, Spiel, Militär, Arbeit usw. Es ist klar, dass der Bau einer Express-Strasse oder eines Regionalbahn-Systems diese städtischen Funktionen beeinflusst. Während die Erhöhung

der Kapazität einer Vorortsbahn die bestehende städtische Struktur mit dem Bahnhof als Eingangstor zur Stadtkernzone schützt, ja verstärkt, so wird eine neue Express-Strasse, deren Einfahrt weit weg vom Bahnhof liegt, eine neue, konkurrenzierende Lage schaffen und damit die wirtschaftliche Anziehungskraft des bisherigen Zentrums verzetteln. Zur Illustration dieser Wirkung gibt es kein besseres Beispiel als das «Embarcadero»-Gebäude in San Francisco. Als Terminus aller Fähren aus den umliegenden San Francisco Bay-Städten Berkeley, Oakland usw. hatte das Embarcadero früher eine Funktion, die jener des Hauptbahnhofs Zürich glich; Tausende von Menschen strömten täglich durch seine Tore nach San Francisco, bis im Jahre 1937 diese Situation durch den Bau der Golden Gate und der Oakland Brücken schlagartig geändert wurde. Die Fähren stellten den Betrieb ein, und das ganze nähere Einzugsgebiet des Embarcadero verlor seine Vorzugsstellung. Es wurde zum Slum. Heute wiederholt sich dieser unnötige und kostspielige Vorgang in unzähligen Städten Amerikas, in denen die Bahnhöfe und ihre Umgebung vom Auto erdrosselt wurden. So fahren heute im Bahnhof von Dayton (200 000 Einwohner) täglich nur noch 800 Personen ein, während noch vor 15 Jahren täglich mehr als 35 000 Personen durch seine Tore die Stadt erreichten. Die Bahnen verpassten die Gelegenheit, ihre Vorortsnetze auf den modernen Pendler umzustellen, und die Regierung, welche den Bau der Express-Strassen finanzierte, hätte durch gleichwertige Zuschüsse an den Bahnverkehr deren öffentlichen Dienst nicht verloren und zudem die Notwendigkeit für die viel teureren Autoverkehrsanlagen verringert.

Es ist also äusserst wichtig, dass einer Verbesserung des privaten Strassenverkehrs in einer städtischen Region zu gleicher Zeit auch eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (Bahn- oder Busverkehr) parallel läuft. Wo dies nicht der Fall ist, kann durch die einseitige Verschiebung der Verkehrs-Attraktionswerte eine unwiderrufliche Verlagerung auch der wirtschaftlichen und sozialen Kernfunktionen erfolgen. Eine zufällige, unkoordinierte Entwicklung von Regionalbahn- und Express-Strassennetz wird nie die wirtschaftlichste Lösung für die interessierten Gemeinden und das Gewerbe hervorbringen.

Für eine stabile Entwicklung des Stadtkerns ist es von äusserster Wichtigkeit, die Kontinuität der Bodennutzung zu bewahren. Gleichgültig, ob der Stadtkernbesucher zu Fuss, mit Auto, Bahn oder Flugzeug ankommt, sollte er immer am gleichen Ort ankommen. Eine Verschiebung von Bahn- zu Flugverkehr wird dann keine Nachteile für ein z. B. an den Bahnhof angrenzendes Hotel bringen, wenn die Flugplatz-Autobusse ebenfalls am Bahnhof ankommen. Ein Beispiel solcher idealer Kontinuität der Verkehrsnutzung ist der ehemalige Pariser Bahnhof «Gare des Invalides», welcher heute als «Airterminus» im Pariser Zentrum dient.

Jeder sensitive Mensch stellt fest, dass sich die Express-Strassen — wie wir sie aus Amerika und z. T. auch schon bei uns kennen — überall dort, wo sie sich in Stadtkernzonen eindrängen, als landhungrige, überdimensionierte Gebilde ohne menschliches Mass erweisen. So wie der Bauer sein Gebaren zu verfeinern hat, wenn er vom Land in die Stadt zieht, so muss die Express-Strasse, wenn sie in Stadtkerne einzieht, ihre Formen der Stadt anpassen, um ein harmonisch eingegliederter Teil ihres Raumes zu werden. Die unbegrenzte Geschwindigkeit ist in der Stadt unsinnig, wenn man bedenkt, dass der interne Stadtverkehr ja ohnehin fast nur im Schrittempo vor sich geht. Eine Uebergangszone von maximal 40 bis 50 km/h erlaubter Geschwindigkeit würde weniger Lärm, kleinere Radien und Fahrspurbreiten und damit auch mehr und bessere Uebergänge ins interne Stadtstrassennetz ermöglichen. Auch ist psychologisch der abrupte Uebergang von 100 km/h auf 4 bis 10 km/h in der Stadt ungünstig und kann zu Unfällen führen. Dem Stadtautomobilisten wäre mit dem vermehrten Ausbau eines kreuzungsfreien, flüssigen Betriebes mit 30 bis 40 km/h Fahrgeschwindigkeit mehr gedient als durch wenige Schnellstrassen, die er nur auf einem kleinen Bruchteil seines Fahrweges benützen kann.

Der Bau von autoorientierten Gebäuden an Express-Strassen-Anschlüssen könnte durch strengere städtische Parkplatz-Vorschriften gefördet werden, während fussgänger-orientierte Kernzonen ihren Charakter durch den vorgeschriebenen Bau von gedeckten Wegen, evtl. auch geheizten Passagen (Rolltrottoirs) zu Bahnhöfen oder andern öffentlichen Transportmitteln verstärken könnten. Dies würde den innerstädtischen Verkehr von unnötigem Herumfahren befreien.

Während Express-Strassen in den weiten Räumen der offenen Natur fast von selbst ein ästhetisch befriedigendes Bild ergeben, ist dies im Stadtraum nicht der Fall. Hier werden die Bauwerke oft dreidimensional und die Raumverhältnisse sehr eng. Form und Gestaltung können nicht ohne Strafe dem Zufall überlassen werden. Architekt und Gartenarchitekt müssen beim Entwurf beigezogen werden, um das Stadtbild harmonisch weiter zu entwickeln. Es ist hier besonders wichtig, dass der Städtebau-Architekt den ganzen Stadtraum als kinästhetisches Kontinuum zu behandeln versteht und sich nicht auf die Gestaltung weniger öffentlicher Plätze beschränkt. Die Bepflanzung der Express-Strassen kann das Nützliche mit dem Schönen verbinden. Hässliche Unabänderlichkeiten können hinter Pflanzenwänden versteckt werden, Bodenerosion kann durch direkte Bepflanzung aufgehalten werden, Scheinwerferlichter der Gegenrichtung können durch Pflanzen abgefangen und damit Unglücksfälle verhindert werden.

Städtische Schnellstrassen haben oft Pendler-Charakter. Als bestes Beispiel einer Pendler-Strasse sei der Rock Creek Parkway in Washington D. C. erwähnt, welcher mit 50 bis 60 km/h Höchstgeschwindigkeit aus dem Zentrum des Regierungsdistrikts durch das bewaldete Rockcreektal in die Villenviertel von Bethesda, Maryland, führt. Die Strasse ist beschränkt kreuzungsfrei im Stossverkehr, ohne eine Express-Strasse zu sein. Sie wird an Werktagen morgens von 7.00 bis 9.30 h als Einbahnstrasse stadtwärts geführt, tags-

Bilder 6 und 7. Ginza Express-Hochstrasse in Tokio mit darunter liegendem Einkaufszentrum

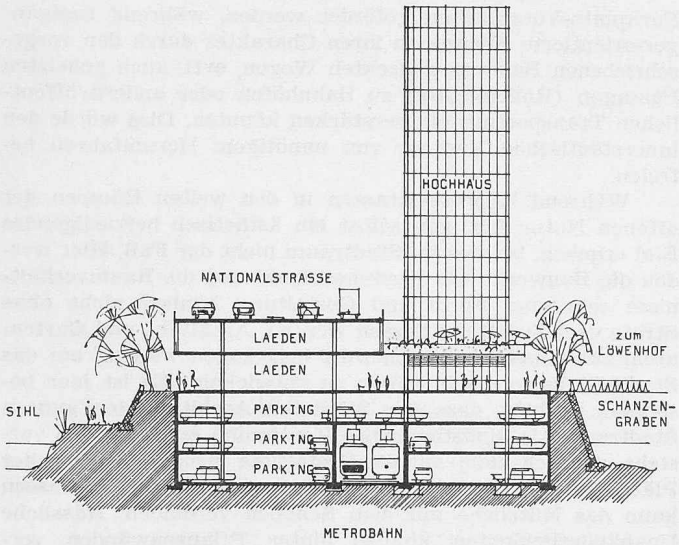


Bild 8. Sihlraum: Führung von Nationalstrasse und Metrobahn in Verbindung mit Einkaufs-Galerien; Vorschlag Transplan

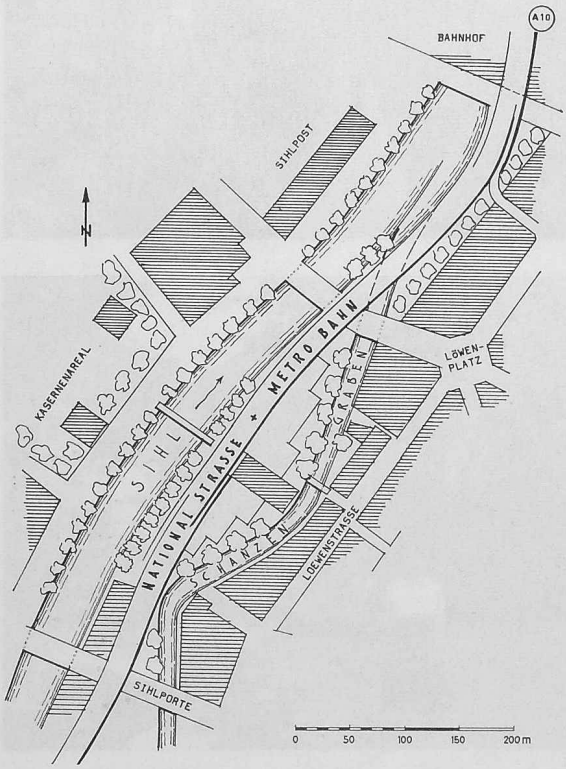
über ist sie eine normale Strasse mit zwei Fahrtrichtungen und abends von 16.00 bis 18.30 h wieder Einbahnstrasse stadtauswärts. Der limitierte, pendler-orientierte Ausbaustandard erlaubte kleinere Radien, die dem Tallauf ohne Einschnitte folgen und dem Pendler eine flüssige, wenn auch nicht schnelle Fahrt erlauben, die einem Morgenspaziergang gleichkommt, wie es der Name «Rockcreek Parkway» ja aussagt (Bilder 2 bis 4).

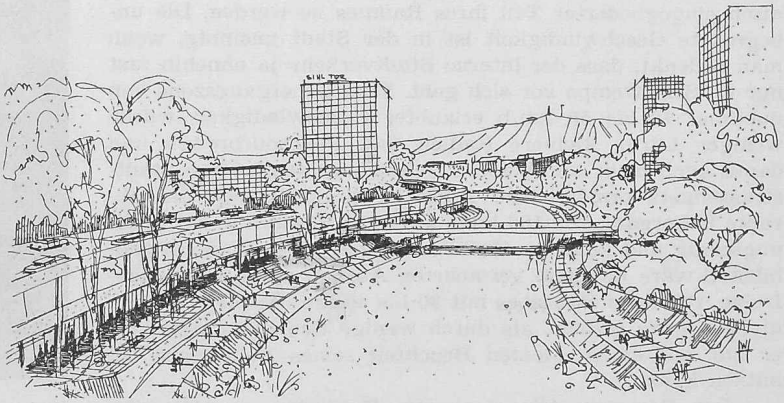
Es wäre vielleicht von Nutzen, wenn gewisse «autofeindliche» Kreise, die sich so vehement gegen die Führung von Autostrassen durch schöne Gegenden wehren, solche «Parkways» in den USA sehen könnten, die oft auch typisch «Scenic highways» genannt werden. Autostrassen sind nicht zu verbannen, aber wir möchten in positivem Sinne gewisse Strassen, die vor allem dem Tourismus und dem Nicht-Frachtverkehr dienen, zur Freude des Menschen ausbauen. Es sind in der Schweiz nicht wenige, die eine schöne Strasse mit einem kleinen Umweg einer langweiligen, schnellen Strasse vorziehen. Diese Freude an Naturschönheiten sollte auch beim Autofahrer gefördert werden; denn er ist ja nicht ein schlechterer Mensch als der Wanderer, den es ja immer mehr nur noch an Sonntagen gibt. Der Rockcreek-Parkway verbindet seine Pendler-Funktion ferner noch mit einer Erschliessung des bewaldeten Tales für die Freizeit der Bevölkerung. Er führt mitten durch den Zoo und hat unzählige kleine Parkplätze und separate «Picknik groves» mit Kochstellen, Bänken und Tischen, z. T. auch Blockhäuser mit Cheminées für kalte und regnerische Tage. Ferner gibt es Tennisplätze, Golfanlagen, Reitschulen. Der Parkway bietet wirklich das Maximum, das eine Strasse den Stadtmenschen bieten kann. Gerade beim schweizerischen Tourismus mit seinen Seen, Bergen und Wäldern bieten sich unzählige Möglichkeiten für den Ausbau von solchen «Parkwegen». Es seien hier nur die Höhenzüge des Jura und des Pfannenstiel für den Ausbau solcher Parkwege erwähnt. Der sensitive, naturliebende Autobesitzer, der an Zahl die Sportautoraser bei weitem übertrifft, aber gerade wegen seiner normalen Einstellung zum Auto als einem Gebrauchsartikel keiner Automobilisten-Vereinigung angehört, soll nicht vergessen werden.

In Stadtkernzonen können die störenden wirtschaftlichen und soziologischen Auswirkungen der Express-Strassen nur durch deren Verlegung auf eine zweite Ebene umgangen oder zumindest reduziert werden. Die Wahl zwischen Hochstrasse und Grabenstrasse fällt mit Ausnahme von topographisch bedingten Fällen eindeutig zugunsten der Hochstrasse aus, die mehr Luft und Licht bietet und vor allem die städtische Bodennutzung weniger stört. Beim Grabentyp wird die Bodennutzung des durchfahrenen Gebietes total getrennt, zerschnitten, oder dann wird der Graben überdacht, und die Strasse wird zum Loch. Wer einmal auf der Hochfahrbahn des Oakland-San Francisco Freeways hoch über den Dächern, zwischen Wolkenkratzern und über die tiefblaue Bay hinwegfuhr und dabei zum ersten Mal eine neue, kinästhetische Empfindung des Stadtraums erlebte, der wird verstehen, dass man eine Strasse nur in der Not in einen Graben legen kann.

Ein weiteres Beispiel einer Hochstrasse in der Stadtkernzone — das vor allem wirtschaftlich eine hervorragende Leistung auf dem Gebiete der Gesamtplanung, der engen Zusammenarbeit von Verkehrsplaner und Stadtplaner zeigt — ist Tokios Ginza Express-Strasse (Bilder 6 und 7). Während in den USA die Hochstrasse aus rein verkehrstechnischen Gründen oder der hohen Bodenpreise wegen hochgelegt wird, der darunter liegende Boden der städtischen Nutzung entzogen oder oft ohne Plan seinem Schicksal überlassen wird, hat Tokio eine integrale, mehrstöckige Bebauung geplant, deren Mietzinseinnahmen die Dachfahrbahn finanzierten. So entstand unter der Hochstrasse ein auf drei Geschossen durchgehendes, rund 1 km langes Einkaufszentrum mit Büroräumen und Parkplätzen.

Unsere Schweizer Städte könnten sehr wohl eine ähnliche, bessere Nutzung des städtischen Verkehrsraumes ertragen; denn wir können es uns nicht leisten — wie die USA — bis zu einem Drittel der Stadtoberfläche dem Verkehr zu opfern. Der Vorschlag der «Transplan» (Aktiengesellschaft für die Planung von Wohn-, Handels- und Industriezentren, Zürich, Schaffhauserstr. 34) führt die Zürcher Nationalstrasse im Sihlraum als Hochstrasse auf dem Sihlufer über einer dreigeschossigen Einkaufsgalerie mit Parkplätzen





Bilder 9 und 10. Führung von Nationalstrasse und Metrobahn in Verbindung mit Einkaufs-Galerien längs der Sihl in Zürich (Transplan)

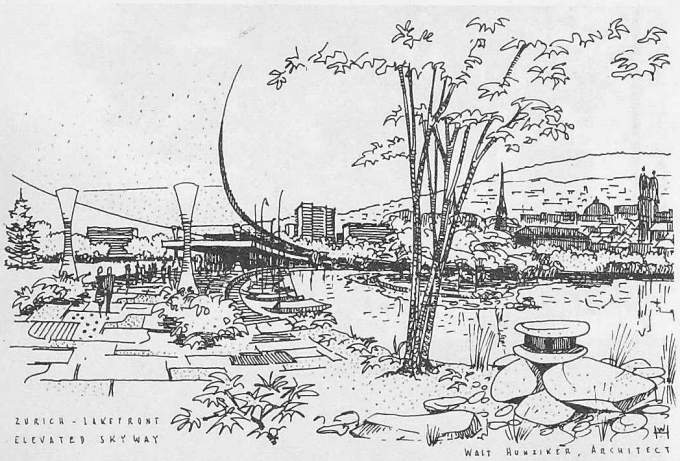


Bild 11. Vorschlag für Hochstrassen-Führung um die Zürichsee-Bucht. Aus der Architektur-Nummer der Zeitschrift «Du», November 1960

(Bilder 8 bis 10). Ausser dem wirtschaftlichen Vorteil der Selbstfinanzierung der Fahrbahn ergibt sich die Möglichkeit des gleichzeitigen Einbaus eines Tiefbahnteilstückes Hauptbahnhof-Selnau für eine Verlängerung der Sihltalbahn und Verlegung der entsprechenden Tramstrecke. Ferner würde das Sihlufer als Grüngürtel für den Fussgänger reserviert.

Ein ähnlicher, bereits in der «Du» Architektur-Nummer vom November 1960 erschienener Vorschlag für eine Hochstrasse um das untere Zürichseeufer würde auch dort die unhaltbaren Verkehrszustände sanieren und gleichzeitig den Zugang der Stadt zum Seeufer neu eröffnen, der heute leider durch den Verkehr nahezu abgestoppt wird. Dieses Zugangs-Problem ist für alle an Seeufern gelegenen Städte wie Luzern, Genf usw. gleichartig und kann durch eine solche, teilweise hochgelegte Fahrbahn gelöst werden (Bild 11).

Besonders dort, wo der Tourismus wirtschaftlich wichtig oder wo ein städtebaulich ästhetisches Ziel vorhanden ist, muss vor der übereiligen Lösung von Verkehrsproblemen durch Tunnelbauten gewarnt werden; denn der Tunnel ist — ganz abgesehen von seiner gesundheitlichen Fragwürdigkeit für Lunge und Augen — städtebaulich gesehen ein Grab; er ist äusserst kostspieliger, toter Raum.

Diese Ueberlegungen wären unvollständig, wenn nicht dem gefühlsmässigen, künstlerischen Schaffen und Willen ein ebenso grosser Einfluss auf die Stadtkern-Gestaltung zugestanden würde. Wir lieben Paris und Rom nicht wegen ihren technischen Höchstleistungen auf dem Gebiete der Kanalisations- oder Verkehrs-Technik. Eine keimfreie Umgebung mit kreuzungsfreien Strassen allein kann nicht das Ziel der Städte-Entwicklung sein. Wir lieben und empfinden den städtischen Raum mit seinen Menschen und Häusern, seiner Atmosphäre und Bewegung, seinem Spiel von Farben, Schattierung und Struktur, seinen Gerüchen und seiner Musik als ein Ganzes, eine Umgebung des vollen Lebens für die optimale Erfüllung aller menschlichen Träume.

Adresse des Verfassers: *W. Hunziker,* dipl. Städteplaner, Schaffhauserstr. 34, Zürich 6.

50 Jahre Cementfabrik Holderbank-Wildegg AG.

DK 061.5:666.94

Ansprache von **Ernst Schmidheiny,** Präsident des Verwaltungsrates

Die Cementfabrik Holderbank-Wildegg vollendet mit diesem Jahr das erste halbe Jahrhundert ihres Bestehens. Aus diesem Anlass veranstaltete sie am 24. Aug. ein grosses Fest, welchem ein Presseempfang vorausging, an dem Dr. *H. Gygi,* Delegierter des Verwaltungsrates, die Gäste in gewinnender Weise begrüsste, worauf mehrere seiner Mitarbeiter in Kurzreferaten (auf die wir zum Teil zurückkommen werden) und Führungen durch die Anlagen ein Bild vom heutigen Ausbau des Werkes und von den nächstliegenden Aufgaben boten.

Um 17 h begab man sich in die auf einer unmittelbar neben dem Werk errichtete Festhütte, die von den zahlreichen Gästen, den Betriebsangehörigen und ihren Familien bis auf den letzten Platz gefüllt war. Nach der Jubiläumsansprache des Präsidenten des Verwaltungsrates, *Ernst Schmidheiny,* brachten vier Redner ihre Glückwünsche dar: Regierungsrat *A. Richner, A. Sauter* für den Verein Schweiz. Zement-, Kalk- und Gipsfabrikanten, Gemeindeammann *G. Anderegg* und *H. Salm,* Präsident der Arbeiterkommission. Nach einem festlichen Nachtessen kamen Humor, Musik und Gesang, Turnen und was sonst dazu gehört, auf der Bühne zu ihrem Recht und hielten die frohe Festgemeinde bis weit nach Mitternacht beisammen.

Es zeigte sich an diesem Tag höchst eindrücklich, wie gut es die Firma versteht, sowohl ihre wirtschaftlichen und technischen Aufgaben zu erfüllen als auch die Interessen von Arbeit und Kapital in wohlabgewogenem Gleichgewicht zu befriedigen. In welchem Geiste dies möglich wurde, ging aus der Präsidialansprache hervor, die ein fesselndes Zeugnis für den Unternehmermut war, und die wir deshalb gerne im Wortlaut wiedergeben. *W. J.*

Nachdem *Ernst Schmidheiny* in seiner Jubiläumsansprache die Gäste begrüsst und den Mitarbeitern aller Stufen seinen Dank ausgesprochen hatte, fuhr er fort:

«Es ist für uns eine wirkliche Freude, dass der gegenwärtige gute Geschäftsgang uns erlaubt hat, Ihnen, liebe Mitarbeiter, unseren Dank und unsere Anerkennung auch durch eine Jubiläumsgratifikation zum Ausdruck zu bringen. Diese Gratifikation, die in erster Linie den Dienstjahren Rechnung trägt, ist Ihnen schon zugekommen. Mit Genugtuung teile ich Ihnen bei dieser Gelegenheit auch mit, dass es dank der guten Verfassung unserer Pensionskassen möglich sein wird, auf den 1. Januar 1963 die Leistungen nochmals zu verbessern und dabei, durch Sonderleistungen des Wohlfahrtsfonds, der ausschliesslich durch Ueberweisungen der Firma gespiesen wurde, besonders die Leistungen an die Hinterbliebenen von Versicherten und an die schon Pensionierten zu verbessern.

Um der Gemeinde Holderbank aus Anlass des Jubiläumsjahres unsere Verbundenheit zu beweisen, haben wir für ihre Kirche eine neue Orgel gestiftet. Ich hoffe, dass dieses Instrument durch sein Erklingen dazu beitragen wird, dass in der Gemeinde der Friede und unter den Einwohnern die Harmonie erhalten bleiben.

Der Verwaltungsrat der Gesellschaft glaubte aber, noch ein weiteres, mehr im allgemeinen Interesse Liegendes tun zu müssen. Er hat deshalb die Errichtung einer Stiftung mit einem Anfangskapital von Fr. 500 000.— beschlossen, die Holderbank-Stiftung zur Förderung der wissenschaftlichen Fortbildung. Wie ihr Name sagt, bezweckt die Stiftung die Förderung der wissenschaftlichen Fortbildung während oder nach Abschluss des Hochschulstudiums oder einer anderweitigen Berufsausbildung durch Ausrichtung von Stipendien. Es ist für uns eine Ehre, dass wir zur Mitarbeit im Stiftungsrat die Herren Professoren Dr. Alexander von Muralt von der Universität Bern, Dr. J. R. von Salis und Dr. B. Thürlimann von der ETH gewinnen konnten.

Meine Damen und Herren,

Ich darf wohl annehmen, dass — nachdem wir ja ein Jubiläum feiern — ich Sie nicht zu lange hinhalte, wenn ich Ihnen gedrängt berichte über das Entstehen und die Entwicklung der Jubilarin, der Cementfabrik Holderbank:

In den Jahren 1910 und 1911 bestand in der Schweiz Zementknappheit; denn das Bauvolumen überstieg alle Erwartungen. Dazu kam, dass sich die Verwendungsmöglich-