Stadtautobahnen oder grossmassstäbliche, die städtische Umwelt vernichtende Baustrukturen = Les autoroutes urbaines ou les constructions de grande envergure qui détruisent l'environnement urbain

Autor(en): **Bezzola, Leonardo / Peverelli, Diego**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **61 (1974)**

Heft 6: **Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-87753

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

Stadtautobahnen oder grossmassstäbliche, die städtische Umwelt vernichtende Baustrukturen

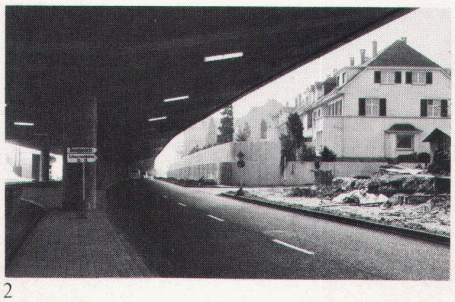
Eine Reportage zusammengestellt von Leonardo Bezzola und Diego Peverelli

Zum zweiten Mal innert fünf Jahren greift die Zeitschrift Werk das Thema Autobahnen auf. Der von Ueli Roth im Werk 9/1969 (S. 597–620) zusammengestellte Heftteil setzte sich aus einer Reihe von Beiträgen zusammen, in denen hauptsächlich der Aspekt der Einfügung von Autobahnen in die Landschaft behandelt wurde. Von dieser Thematik abweichend berichtete der Autor in einem Artikel über das 1968 in den USA verabschiedete Gesetz, das neue Bedingungen für die Subventionierung von Autobahnen festlegte: das Federal Aid Highway Act. Dieses Gesetzeswerk verlangt, «dass das Volk bei den Entscheidungen über Autobahnführungen und Ausführungsprojekte in stärkerem Masse zum Worte kommen soll, und zwar bevor die staatlichen Autobahnämter sich auf einen bestimmten Vorschlag festgelegt haben». Die Notwendigkeit der Einführung dieser Bestimmung in einem Gesetz wurde vom Bundesstrassenamt des amerikanischen Transportministeriums erkannt, als in den USA die in Siedlungsräumen gebauten Schnellstrassen sich als Fehlplanung erwiesen hatten. Zu Beginn der siebziger Jahre wurden in Boston die Arbeiten am Cityring und die Planungen für neue Stadtautobahnen ein-

Basel

1 Neubau der Schwarzwaldbrücke; links St. Albanbrücke.
2–4 Gebiet zwischen Breite und Badischer Bahnhof; Situationen an der Osttangente.

1



2

3

4

gestellt. Gleichzeitig gab die Bostoner Stadtbehörde einen Kredit von zwei Milliarden für die Überprüfung der Verkehrsplanung frei. In einer Stadt Kaliforniens wurde sogar ein Denkmal aus den Bauteilen einer Stadtautobahn erstellt, deren Bau auf Grund besserer Erkenntnis der öffentlichen Bedürfnisse eingestellt wurde.

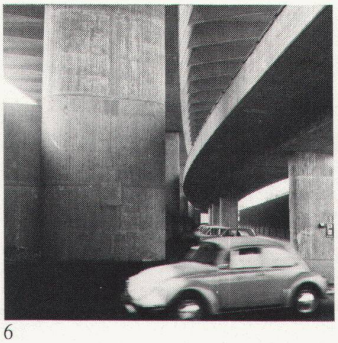
Derartige Bekenntnisse sind in der Schweiz in Zusammenhang mit dem Autobahnbau noch unbekannt. Nun sind aber die bitteren Erfahrungen aus den USA durch Berichte der Tages- und Fachpresse auch in unserem Land verbreitet worden – vorläufig noch wirkungslos. Spätestens seit Ende der sechziger Jahre haben Teile unserer Bevölkerung erlebt, was es heisst, nahe einer Autobahn zu leben. Und ab 1970–71 wissen in sukzessiver Folge die Anwohner im Basler St. Jakob-Quartier, im Zürcher Sihlraum und Wipkinger-Quartier sowie am Berner Ostring, was es bedeutet, unmittelbar am Rande einer Stadtautobahn zu wohnen. Bedauerlich ist es, dass für die kommenden Jahre weitere Bevölkerungsgruppen von der bis heute betriebenen Verkehrsinfrastrukturpolitik in dicht besiedelten Wohngebieten betroffen sein werden. Offenbar sind Planer und Politiker weiterhin nicht überzeugt, dass das Leitbild der verkehrsgerechten Stadt einfach falsch ist.

Wie die räumliche Umwelt in den erwähnten Quartieren aussieht, versucht die auf den folgenden Seiten zusammengestellte Fotoreportage unseren Lesern zu zeigen. Wir haben in dieser Nummer darüber berichten wollen, weil wir der Auffassung sind, dass derartige Eingriffe in Bereiche der städtischen Umwelt unverantwortbar sind. Deshalb sind Initiativen, welche auf der planerischen Ebene Alternativen zu bereits ausgearbeiteten Projekten zur Diskussion unterbreiten und die Einschaltung von Denkpausen im komplexen Planungsprozess vorschlagen, auf der politischen Ebene das Recht der Mitbestimmung für das Volk bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen fördern, zu unterstützen. Es gilt, Entscheidungen, welche die Qualität des Lebensraumes für den Menschen beeinträchtigen könnten, möglichst hinauszuschieben und die an Komplexität stets zunehmenden Planungskomponenten einer objektiven Untersuchung zu unterziehen. Dabei sollte den zu analysierenden Problemen vermehrt soziale Relevanz gegeben werden. ■

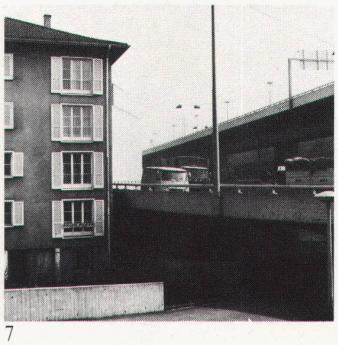
Basel

5–7 St. Jakob, N2 und Anschluss N3.

5



6



7

Lausanne

8 Anschlussbauwerke der N1 bei Renens.

8

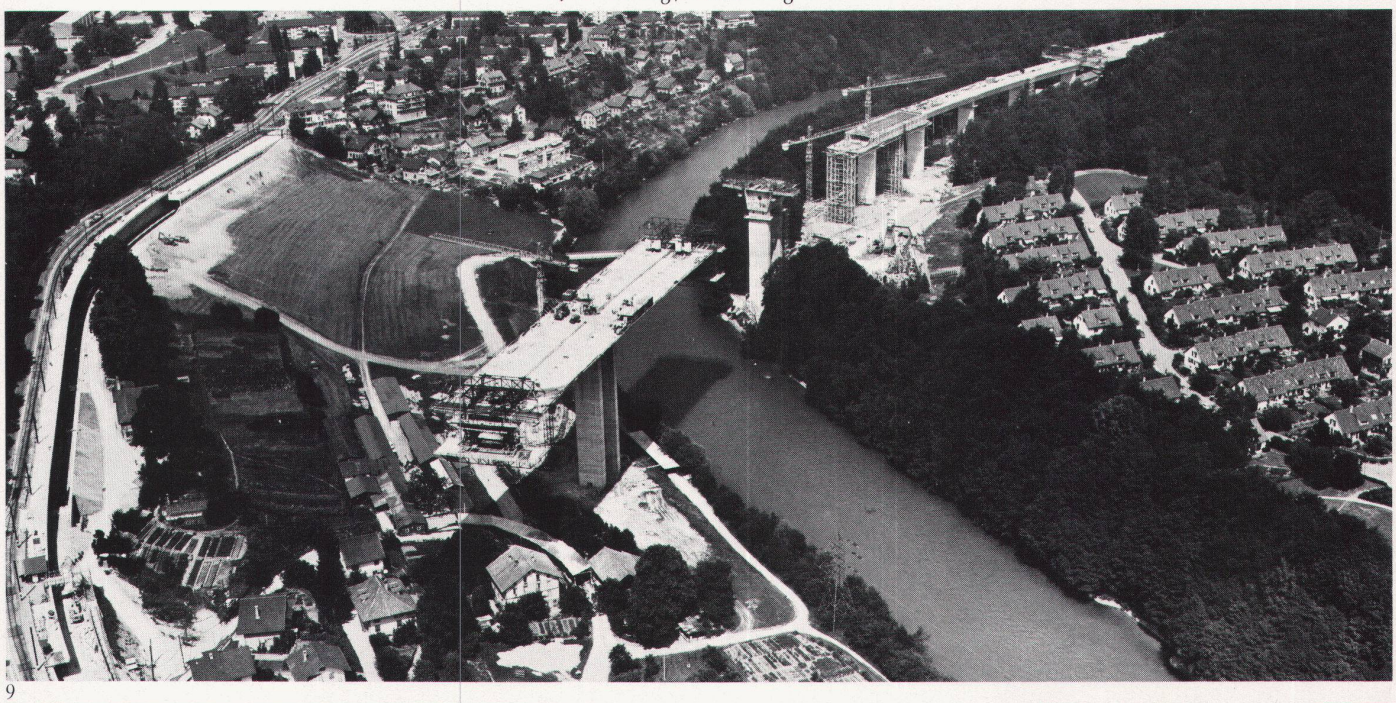
Les autoroutes urbaines ou les constructions de grande envergure qui détruisent l'environnement urbain

Un reportage compilé par Leonardo Bezzola et Diego Peverelli

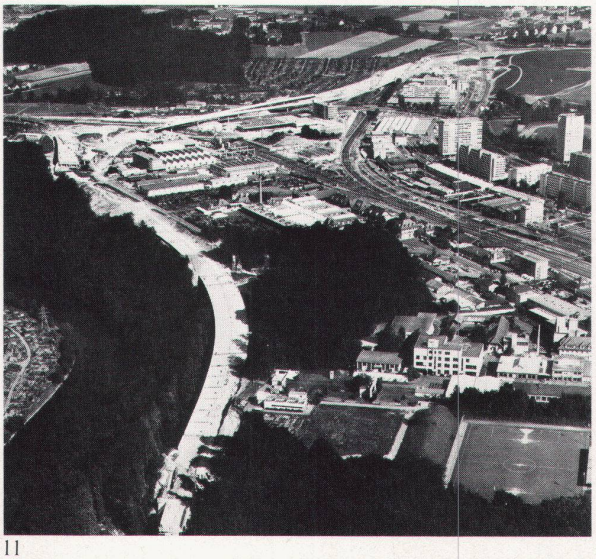
C'est la deuxième fois en cinq ans que la revue Werk s'occupe des autoroutes. La partie rédigée par Ueli Roth dans le numéro 9/1969 (p. 597-620) de Werk se composait d'une série de contributions traitant surtout de l'adaptation des autoroutes au site. S'éloignant un peu du sujet, l'auteur parlait, dans un de ces articles, de la Federal Highway Act, une loi mise en vigueur aux USA en 1968 et stipulant les nouvelles conditions de subventionnement des autoroutes. Cette loi exige que «le peuple ait plus à dire dans les décisions concernant le tracé et les projets de constructions d'autoroutes, et qu'il ait à dire son mot avant que les organes gouvernementaux aient avancé un certain projet». La nécessité d'introduire cette exigence dans une loi avait été reconnue par l'office gouvernemental des ponts et chaussées du Ministère américain des transports lorsque les voies express construites dans les zones urbaines des USA se révélèrent être de graves erreurs. Les travaux de construction d'une ceinture et ceux d'élaboration de nouvelles autoroutes urbaines à Boston furent interrompus au début des années 70. Les autorités municipales de Boston accordèrent en même temps un crédit de deux milliards de dollars pour examiner les plans directeurs de circulation. Dans une ville californienne, on a été jusqu'à construire un monument en utili-

Bern

9, 11 Viadukt Felsenau. 10 Wankdorf-Dreieck.
12, 13 Ostring/Freudenberg-Platz.



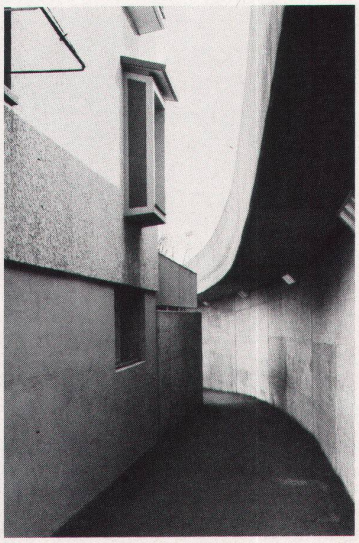
9



11

10

12



13

sant des éléments d'une autoroute urbaine dont la construction avait été interrompue à la suite d'une meilleure connaissance des besoins publics.

De telles confessions relatives à la construction autoroutière sont inconnues en Suisse. Les mauvaises expériences faites aux Etats-Unis d'Amérique ont toutefois été diffusées dans notre pays par la presse quotidienne et les revues professionnelles – en vain pour le moment. C'est tout au plus tard depuis la fin des années 60 que certaines parties de la population suisse savent ce que c'est que de vivre à proximité d'une autoroute. Depuis 1970/71 les habitants du quartier de Saint-Jacob à Bâle, ceux des quartiers avoisinant la Sihl et de Wipkingen à Zurich, ainsi que ceux près de la Ceinture Est de Berne savent, eux aussi, ce que cela veut dire d'habiter juste à côté d'une autoroute urbaine. Malheureusement, d'autres groupes de la population seront bientôt les victimes de la politique actuelle de l'infrastructure de la circulation dans les agglomérations à population dense. Il semble que les urbanistes et les politiciens ne soient pas encore convaincus de la fausseté de l'idée de la ville à circulation intégrée.

Le reportage photographique aux pages suivantes tente de montrer à nos lecteurs de quoi a l'air l'environnement immédiat des quartiers précités. Nous voulons le documenter dans ce numéro, parce que nous sommes d'avis que de telles immissions dans le domaine de l'environnement urbain sont irresponsables et intolérables. C'est pourquoi il faut absolument soutenir les initiatives qui, à l'échelle de la planification, mettent en discussion des variantes aux projets déjà élaborés, qui proposent l'insertion de moments de réflexion dans le processus compliqué de planification et qui, sur le plan politique, encouragent la participation de la population à la planification des infrastructures de la circulation. Il s'agit, en effet, de retarder le plus possible les décisions qui pourraient amoindrir la qualité de l'espace vital des hommes et d'examiner le plus objectivement possible les composantes de planification dont la complexité va grandissante. Il faut surtout attribuer une importance sociale croissante aux problèmes à analyser.

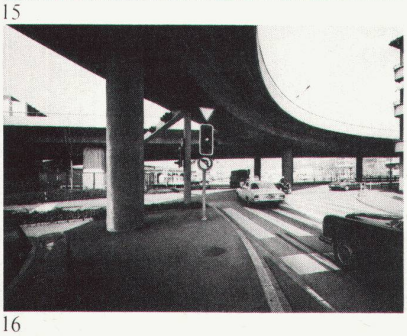
Traduction: Jeanpierre Bendel ■

Zürich

14 Y-Expressstrassen in Zürich-Wiedikon; Anschluss an die Sihlhochstrasse. 15–17 Westtangente in Zürich-Wipkingen; Hochstrasse am Escher-Wyss-Platz. 18, 19 Westtangente in Zürich-Wipkingen; Wipkingerstrasse.

14

15


16

17

18

19

Fotos: 1, 5, 8, 9, 10 Comet, Zürich; 2–4, 6, 7, 11–19 Leonardo Bezzola, Bätterkinden.