

# Aktuelle Verkehrsprobleme in den grossen Städten und ihrem Umland

Autor(en): **Lehner, F. / Köchli, P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **47 (1963-1964)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-324029>

## **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.

Schweiz und unglaublich durchschluchtet. Es befindet sich seit langem wieder in Hebung, so daß sich der Fluß in seinem Unterlauf durch alle Schichten hindurch bis ins Urgestein eingefressen hat. Die waagrecht liegenden Schichten verschiedener Härte haben bei der herrschenden Wüstenverwitterung jene bizarren Formen erhalten, die heute zum Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr geworden sind. Von der ursprünglichen heimischen Bevölkerung, den Lavachos-Indianern, sind nur noch einige Zehntausende vorhanden. Sie treiben Schafzucht und Silberschmiedekunst und verkaufen ihre Arbeiten an die Fremden. Heute durchziehen bloß einzelne weit auseinanderliegende Verkehrswege diese unendliche Einöde, die früher wahrscheinlich dichter besiedelt gewesen sein muß, wie an Hand der noch wenig erforschten indianischen Felsenstädte angenommen werden darf. Mit ausgezeichneten Farbaufnahmen gelang es dem Vortragenden, den Besuchern zwei sehr gegensätzliche Landschaften aus den USA nahezubringen.

*P. Köchli*

#### AKTUELLE VERKEHRSPROBLEME IN DEN GROSSEN STÄDTEN UND IHREM UMLAND

Vortrag von Herrn Dr.-Ing. F. Lehner, Hannover, am 27. Oktober 1964

Der Vortragende, Direktor der Verkehrsbetriebe Hannover, muß sich beruflich fortwährend mit Verkehrsfragen befassen, die sich infolge der heutigen Umstrukturierung in Wirtschaft, Siedlung und Verkehr in einer größeren Agglomeration einstellen.

Ganz allgemein ist festzustellen, daß sich eine Trennung zwischen Arbeitsplatz und Wohnsitz eingestellt hat. Das einst dichtbesiedelte Stadtzentrum entvölkert sich zugunsten der Außenquartiere. An die Stelle der Wohnungen treten Dienstleistungsbetriebe aller Art und Verwaltungen. Diese Umschichtung bedingt eine gesteigerte Leistungsfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel, weil dem individuellen Verkehr zufolge Mangels an Verkehrsraum bestimmte Grenzen gesetzt sind. Will man nun zu einer vernünftigen Lösung gelangen, so darf nicht nur das engere Stadtgebiet in die Planung einbezogen, sondern es muß die Agglomeration mit dem Umland berücksichtigt werden, wobei vor allem die Pendlerströme untersucht werden müssen. Einer Gesamtkonzeption in dieser Regionalplanung stehen nun oft die Gemeindegrenzen hindernd im Wege, da jede Gemeinde eine eigene Rechtspersönlichkeit darstellt. Die erste Aufgabe sei es daher, durch interkommunale Vereinbarungen die geplanten Maßnahmen aufeinander abzustimmen. Die zweite Voraussetzung für ein Gelingen sei ein städtebauliches Leitbild; die dritte die Koordination von Stadt- und Verkehrsplanung, wobei es äußerst wichtig sei, die City funktionsfähig zu erhalten. Der vierte Grundsatz sei die Arbeitsteilung und die Zusammenarbeit der Verkehrsträger, einschließlich der Eisenbahnen; der fünfte der Vorrang des öffentlichen Massenverkehrs vor dem privaten Verkehr.

Die Anwendung dieser Grundsätze verlange, daß den öffentlichen Verkehrsmitteln als Trägern der Hauptlast im Berufsverkehr sowie dem Güterumschlag der Vorrang zukomme zu Lasten des rein privaten Verkehrs, vor allem der Dauerparkierer; denn es sei unmöglich, eine in Jahrhunderten gewachsene Stadt dem anfallenden Verkehr anpassen zu wollen. Hauptaufgabe sei, durch leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel den privaten Verkehr zurückzudrängen und die umliegende Landschaft vor der Zersiedlung zu bewahren. Es gelte ferner, durch geeignete Maßnahmen allen unnötigen Verkehr von den Innerstädten fernzuhalten, sei es durch Tangenten längs des Zentrums, von Ringstraßen durch Außenquartiere und Umfahrungsstraßen für den Fernverkehr.

*P. Köchli*

## BERGBAUERN IN MITTELINDIEN

Vortrag von Herrn Dr. H. Niggemeyer, Frankfurt am Main, am 17. November 1964

Nur 100 km südlich der Großstadt Kalkutta im Bergland des Staates Orissa lebt in 500–1000 m Höhe in weitgehend ursprünglicher Weise das Urvolk der Kuttia, eine Untergruppe der Kond. Dieser scheue, aber leichtsinnige Stamm von rund 5000 Seelen ist wissenschaftlich aufschlußreich für die vorindogermanische Bevölkerung Indiens. Die Kuttia treten nur über die Pano, Angehörige der untersten indischen Kasten, mit der Umwelt in Verbindung. Diese Pano – je Dorf meistens nur eine Pano-Familie – besorgen ihnen die notwendigen Werkzeuge und Stoffe und erhalten dafür einen Teil der Hirseernte und die Rhizinernte verpfändet.

Die Kuttiaadörfer besitzen nur eine Straße, die sich in der Mitte des Zeilendorfes zum Opferplatz für das Meriah-Büffelopfer – früher Menschenopfer – weitet. Da der Stamm außerordentlich arm ist, findet in einem Dorfe nur jedes dritte Jahr das große Meriah-Büffelfest statt. Die andern Dörfer holen einen kleinen Anteil des geopferten Büffels und bringen ihn in ihrem Dorfe der Göttin der Fruchtbarkeit für Feld, Mensch und Tier dar. Die einzelnen Dörfer sind durch ursprünglichen Urwald, wie eine Art Neutralitätszone wirkend, voneinander getrennt. Auf dem Landbesitz des Dorfes werden durch Brandrodung Felder für Hirse, Bohnen, Linsen, Tabak, Pfeffer und Rhizinus angelegt, die nur während zweier Jahre bepflanzt werden, um dann zehn bis fünfzehn Jahre ungenützt zu bleiben.

Bei den Kuttia bilden das religiöse und profane Denken noch eine Einheit. Es darf nichts ohne vorhergehende Zeremonien begonnen werden, da die Kult-Urahnin den Menschen den Anbau und die Ernte lehrte. In jedem Hause findet sich eine kleine Kultstätte (Ahnenkult), wo meistens einfach geschnitzte Gabelhölzer, wie sie in gleicher Art auch auf dem Opferplatz neben den Kultsteinen stehen, aufgestellt sind.

Wie jeder junge Staat versucht auch Indien, die Reste der Urbevölkerung – sie beträgt insgesamt nicht mehr als ein Prozent der Einwohner Indiens – aus dem bis-