

"Machen sie diesen Blödsinn nicht": Entgegnungen zu den Worten von H. Marti über die Expressstrassen

Autor(en): **Bosshard, Hans / Soutter, P. / Ruckli, Rob. / W.J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 23

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65540>

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.

Im Verlaufe des Jahres 1960 wurde ein grösserer Versuchsgenerator für einige hundert kW erstellt. Ein enormer Magnet erzeugt eine magnetische Induktion von 3,2 Vs/m². 1,8 kg/s heisse Arbeitsgase entstehen durch Verbrennung von Brennstoff und Sauerstoff. Der Kanalquerschnitt von 76 × 230 mm² ist bedeutend grösser als bei den bisher erwähnten Anlagen. Die vor kurzem aufgenommenen Messungen ergaben bereits interessante Resultate. So machten sich kurzgeschlossene Hall-Ströme unangenehm bemerkbar, trotzdem die Elektroden unterteilt waren. Ein Generator dieser Grösse kann wesentlich dazu beitragen, derartige wichtige Nebeneffekte zu untersuchen und unter Kontrolle zu bringen.

Die Thomson Ramo Wooldridge Inc. (USA) führt nach einer Notiz im «Flugkörper» (Heft 4, 1961, S. 133) Versuche mit einem 1 bis 10 kW «Wirbelstrom-MHD-Generator» durch, womit nun auch das Prinzip nach Bild 36 verwirklicht worden ist. Die Firma hofft einen Generator von 1000 kW für kurze Stromentnahmen entwickeln zu können, der mit einem Leistungsgewicht von 0,45 kg/kW allen andern Generatoren überlegen ist, die heute in Raumflugkörpern zu diesem Zwecke verwendet werden. Als Wärmequelle ist ein Spezial-Feststoff-Raketentriebwerk vorgesehen.

Bevor wir zur elektrochemischen Stromerzeugung übergehen, sei noch darauf hingewiesen, dass auch elektrostatische Generatoren vorgeschlagen wurden. Bei diesem expandiert das Gas, das Ladungen enthält, gegen ein elektrisches Feld. Der aussichtsreicher scheinende MHD-Generator hat aber diese Ideen verdrängt.

Schluss folgt (in Heft 25 am 22. Juni)

5) Durch Kühlung geeigneter Magnetspulen auf etwa 10° K könnte der Magnetverlust wesentlich verringert werden. Auch bei Berücksichtigung des Aufwandes für die Kälteanlage bleibt ein Gewinn. Dieser würde noch grösser bei noch tieferer Kühlung und Verwendung von Supra-Leitern. Dies würde den Weg zur Verwendung höherer *B*-Werte öffnen. Da z. B. in Gl. (16) *B*² steht, hätte dies grosse Konsequenzen. In den spätern Zahlenbeispielen sind aber überall «konventionelle» *B*-Werte vorausgesetzt.

6) Der Wärmeverlust steigt wesentlich, wenn glühende Verbrennungsprodukte die Strahlung erhöhen. Die Kühlung der Brennkammer und des Generator-Einlaufes stellt daher konstruktiv schwierige Probleme.

7) Die Anlage zur Sauerstoffgewinnung kann mit derjenigen für die Tiefkühlung der Magnetspulen kombiniert werden.

«Machen Sie diesen Blödsinn nicht»

Entgegnungen zu den Worten von H. Marti über die Expressstrassen in Heft 19, Seite 327 der SBZ 1961

Die herausfordernde Kritik an den Expressstrassen kann und darf nicht unbeantwortet bleiben. Angesichts der vielen Druckerschwärze, die diesem Thema schon gewidmet wurde, möchte ich mich kurz fassen:

1. Die Klageöne von Arch. Marti «Basel soll zerschnitten werden; Bern wird geteilt; Lausanne entstellt; Genf halbiert; St. Gallen zerrissen, Luzern zerstört, Zürich . . .» greifen einem ans Herz, denn niemand bereitet gerne Schmerzen, indem er etwas Lebendiges zerschneidet. Fragen wir uns aber einmal, wer oder was eigentlich die Zerschneidung, die Halbierung, die Trennung verursacht. Sind es die erst kommenden Expressstrassen oder sind es die heute schon vorhandenen und noch anschwellenden Verkehrsströme an sich?

Bei den Ein- und Ausfallstrassen aller Städte ist deren Überquerung durch Fussgänger und Autos fast nicht möglich. Sie bedeuten also heute schon, ohne dass sie zu Expressstrassen ausgebaut sind, eine effektive Trennung der benachbarten Stadtteile. Fussgänger und Autofahrer schreien nach kreuzungsfreien Querverbindungen, um dieser Trennung abzuweichen. Da der auf unseren Strassen rollende Verkehr nur zum kleinen Teil Fernverkehr, im wesentlichen aber Ziel-, Quell- und Binnenverkehr ist, den wir mit keiner Umleitung beseitigen können, ist die Zerschneidung eine unvermeidliche Folge des Verkehrs und des Verkehrsvolumens an sich, nicht aber eine Folge der Strassenart. Die Trennung ist bei einer Strasse der üblichen Art intensiver als bei einer Expressstrasse, denn die zu diesem Strassentypus gehörenden unter-

oder oberirdischen Querverbindungen für den Fussgänger und für den Fahrverkehr verbinden die Stadtteile wesentlich besser als die üblichen Lichtsignalanlagen auf den alten Strassen mit Niveaureisungen. Wird die Expressstrasse gar auf längere Strecken hoch- oder tiefergelegt, so wird der Zusammenhang des Quartiers in einer Art und Weise erhalten, wie es bei den bisher üblichen Stadtstrassen niemals möglich wäre. Ueberdies wird der Planer in jedem einzelnen Fall versuchen, die Expressstrassen in bestehende Cäsuren einzulegen, seien es bestehende Bahnlinien, Flussläufe oder dergleichen, so dass noch weniger von einer (zusätzlichen) Trennung und Zerschneidung des Siedlungsgebietes durch die modernen Verkehrsanlagen gesprochen werden kann.

2. So gut wie in der Schweiz gibt es offensichtlich auch in Deutschland Fachleute und Laien, die eine andere Meinung vertreten, die nicht erkennen oder «nicht eingestehen wollen» (um mit den Worten von Arch. Marti zu sprechen), dass beim Bau der deutschen Autobahnen die Interessen und Bedürfnisse der Städte sträflich vernachlässigt worden sind. Es gibt aber auch hier eine Götterdämmerung, und alle deutschen Städte sind heute daran, die bestehenden ungenügenden Zubringerstrassen zwischen Stadt und Autobahn leistungsfähig und unfallsicher, d. h. autobahn-ähnlich, auszubauen. Man schaue sich die Bemühungen dieser Städte an. Ich nenne aus eigener Anschauung nur Mannheim, Hannover, Düsseldorf und Essen und verweise auf eine Vernehmlassung des Deutschen Städtetages «Zur Verkehrsnot der Städte» («Baumeister», Heft Nr. 5, Mai 1961), in der es wörtlich heisst «Stadtautobahnen (mit allen ihren Varianten) und Hochstrassen scheinen im augenblicklichen Zeitpunkt die beiden besten Lösungen zu sein, das innerstädtische Strassennetz zu entlasten, die Verkehrsgeschwindigkeiten zu erhöhen und die Gefahrenmomente zu reduzieren», und in «Strasse und Autobahn» (ebenfalls Mai 1961) empfiehlt ein (deutscher) Verkehrsfachmann die Ergänzung des Autobahnnetzes durch ein Netz von Schnellverkehrsstrassen, bedingt durch das «Ansteigen des gemeindlichen und zwischen-gemeindlichen Kraftfahrzeugverkehrs». Die in Deutschland angewendeten Bezeichnungen Schnellverkehrsstrasse, Stadt-autobahn usw. sind zwar von den unsrigen verschieden, täuschen aber nicht darüber hinweg, dass dort nachträglich erstellt werden muss, was von uns von Anfang an gemacht werden soll, nämlich Verbindungsstrassen zwischen den Autobahnen einerseits und den innerstädtischen Verkehrs-Quellen und -Zielen andererseits, die in ihrem Standard demjenigen der Autobahnen ebenbürtig sind.

3. Weder die Klagen noch die Schmähungen von Arch. Marti können unsere Ueberzeugung ins Wanken bringen, dass die schweizerische Konzeption der Expressstrassen verkehrstechnisch richtig ist, ohne städtebauliches Unheil anzurichten. Natürlich können bei fehlerhafter Anwendung eines an sich guten Prinzips auch schlechte Lösungen entstehen. Dies ist auf allen Gebieten so. Seine Kritik leidet überdies an der fatalen Tatsache, dass sie nicht gleichzeitig durch einen konstruktiven Versuch begleitet wird, uns die Lösung des Verkehrsproblems zu zeigen, die allen Anforderungen gerecht werden könnte.

Hans Bosshard, Stadtplaner, Bern, Bundesgasse 38

Der Artikel Hans Martis zeugt von einer erschreckenden Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse. Die Hauptaufgabe der Expressstrassen liegt darin, die innerstädtischen Verkehrsverhältnisse zu sanieren. Der Ziel- und Quellverkehr, d. h. der Verkehr mit Ziel oder Quelle in der Stadt selbst, wird von den überlasteten Stadtstrassen weggenommen, auf einige entsprechend angeordnete Hauptleitungen, eben die Expressstrassen, gesammelt, und möglichst nahe an Ziel oder Quelle an das innerstädtische Strassennetz wieder abgegeben bzw. abgenommen. Wenn auch die Expressstrassen die Autobahnen auf Stadtgebiet verbinden, spielt der Durchgangsverkehr eine vollständig untergeordnete Rolle; z. B. für Zürich 10% vom einströmenden Verkehr. Die Expressstrassen haben somit 90% innerstädtischen Wert, und ohne sie ist eine zukünftige Entwicklung unserer Städte nicht zu denken. Die USA haben schon vor 10 Jahren gleiche

Verkehrsnöte gekannt wie wir heute und inzwischen mit gewaltigen Mitteln eingehende technisch-wissenschaftliche Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die die absolute Notwendigkeit der Expresstrassen nachgewiesen haben. Alle USA-Städte mit mehr als 200 000 Einwohnern besitzen Expresstrassennetze, die verhindert haben, dass der Stadtkern den Erstickungstod durch den Verkehr erlitten hat. Ohne Expresstrassen, deren Netz vielfach ständig ausgebaut werden muss, wäre der jetzige Verkehr in diesen Städten gar nicht zu denken.

Diese Tatsachen sind überhaupt im Verkehrsingenieurwesen Allgemeingut geworden und in zahlreichen Studientagungen und Kongressen europäischer Fachleute bestätigt worden. Es dürfte keine grössere europäische Stadt geben, die nicht ein Expresstrassennetz besitzt oder plant. Sogar Hamburg, aus welcher Stadt Hans Marti seinen «Blödsinn» importiert hat, verlangt stürmisch Expresstrassen. Ich zitiere zum Beispiel aus dem Hamburger Abendblatt Nr. 31 vom 6. 2. 1961: «Als besonders dringliche Aufgabe Hamburgs für die nächste Zukunft bezeichnet Blumenfeld, der Hamburger Landesvorsitzende der CDU, die Stadtautobahnen. Jedermann weiss, dass sie eine entscheidende Entlastung bringen würden, aber niemand wagt, an ihre umgehende Verwirklichung heranzugehen. So wie die Planung heute liegt, dürfte die Verwirklichung erst in 8 bis 10 Jahren auf uns zukommen. Bis dahin werden wir vielleicht schon eher an Hubschrauber im innerstädtischen Verkehr denken müssen.»

Von Vollpumpen mit Verkehr oder von einer Trennung der Städte durch die Expresstrassen ist keine Rede. Das Gegenteil ist der Fall. Nur dank der Expresstrasse, verbunden mit den erforderlichen Parkplätzen auf Stadtgebiet und verkehrsgerecht an das innerstädtische Strassennetz angeschlossen, ist ein organisches Verkehrssystem und eine weitgehend befriedigende Entwicklung unserer Städte möglich. Dabei besitzen die Parkplätze für die Expresstrassen die gleiche Bedeutung wie die Bahnhöfe für den Bahnverkehr oder die Flughäfen für den Flugverkehr. Ihre Bereitstellung ist deshalb auch vorwiegend eine dringliche Aufgabe der öffentlichen Hand.

Städtebau bedeutet für viele Architekten eine reine Frage der hochbaumässigen Gestaltung. Schöpferischer Städtebau ist aber Harmonie von Arbeiten, Leben, Wohnen und Verkehr, was nur durch eine sinnvolle Lösung des Verkehrs möglich ist. Die Tätigkeit der Planer erschöpft sich leider oft im Planen. Wir wollen aber Taten sehen. Es ist sicher vernünftiger, unmittelbare Verkehrslösungen, die einige nicht befriedigen, auszuführen, als auf alle Ewigkeit auf Lösungen zu warten, die alle befriedigen sollen, was im Schweizerland ohnehin kaum möglich sein wird.

Es ist an der Zeit, dass sich die Ingenieure und die Architekten in weiser Einschätzung ihrer gegenseitigen Kompetenzen gemeinsam zur Lösung der für unsere Städte äusserst dringenden und lebenswichtigen Verkehrsaufgaben schöpferisch, realistisch und unvoreingenommen einsetzen. Inzwischen soll sich Hans Marti an das alte französische Sprichwort erinnern «Qui dit trop ne dit rien».

P. Soutter, dipl. Ing., Neugasse 6, Zürich 5

Sehr geehrter Herr Jegher!

Im Heft 19 vom 11. Mai 1961 der Schweizerischen Bauzeitung erschien aus der Feder Ihres mitverantwortlichen Redaktors H. Marti ein Artikel unter dem Titel «Machen Sie diesen Blödsinn nicht», der mich nötigt, auch im Namen meiner Kollegen, die darin direkt oder indirekt anvisiert sind, an Sie zu gelangen. Dass Arch. Marti mit der Planung unseres Nationalstrassennetzes im Bereiche der Städte nicht einverstanden ist, ist seine Sache. Es steht ihm frei, sich darüber seine Meinung zu bilden und sie auch öffentlich zu vertreten. Anstatt mit der Kritik sachliche Vorschläge zu verbinden, wie man es von einem Redaktor, der ja auch beruflich tätiger Planer und Architekt ist, glaubt erwarten zu dürfen, gibt er seinem Unmut in einer Form Ausdruck, die unser Befremden erweckt. Seine Äusserung ist auf ein Niveau gesunken, das keine Möglichkeit oder Ansatzpunkte zu einer sachlichen Diskussion mehr bietet. Die im Titel

wiedergegebene Bemerkung seines ausländischen Gewährsmannes mag wohl im Gespräch beim Kaffee gefallen sein, aber so etwas schreibt man nicht. Wir müssen dem Hamburger Fachmann auch die Kompetenz absprechen, auf Grund der ihm zugegangenen offensichtlich ganz verbogenen Information, die schweizerische Planung zu beurteilen, die sich schon wegen den topographischen Gegebenheiten nicht mit jener Norddeutschlands vergleichen lässt. Die Art und Weise, wie ihm die Lösungen in den einzelnen Schweizerstädten geschildert worden sind, zeigt, dass sie Arch. Marti gar nicht kennt und dass er sich offenbar auch nicht bemüht hat, sie kennenzulernen, denn der Weg von Zürich nach Bern ist ja nicht so weit, dass es sich in einer so wichtigen Sache nicht gelohnt hätte, sich an der Quelle zu erkundigen. Mit seiner Schreibweise hat Arch. Marti nicht nur gegen die Kollegialität, sondern auch gegen die Informationspflicht des seriösen Journalisten verstossen.

Die Schweizerische Bauzeitung hat als Organ des S.I.A. und der G.E.P. seit je in hervorragender Weise das hochstehende Berufsethos des schweizerischen Ingenieur- und Architektenstandes vertreten und sich durch ihr hohes fachliches Niveau ausgezeichnet. Es ist zu bedauern, dass sie nun einer Journalistik Raum gewährt hat, die sich mit dieser Haltung nicht vereinbaren lässt.

Wir lassen uns von Arch. Marti nicht auf diese Weise zur öffentlichen Diskussion zwingen, und wir verzichten daher auf eine Antwort an ihn. Dagegen bin ich mit meinen Mitarbeitern sehr gerne bereit, Sie, verehrter Herr Jegher, als Hauptredaktor der Schweizerischen Bauzeitung in Bern zu empfangen und Ihnen eingehend über alle Pläne Aufschluss zu geben. Ich glaube, dass es mir ein Leichtes sein wird, die Unhaltbarkeit der Kritik zu beweisen.

Indem ich gerne Ihrem baldigen Besuche entgegensehe, bin ich mit kollegialen Grüßen Ihr

Rob. Ruckli, Direktor

des Eidg. Amtes für Strassen- und Flussbau, Bern

Soweit die uns schriftlich zugekommenen Äusserungen. Mündlich haben wir noch mehr und ebenso energische Zustimmung erhalten, und zwar von Architekten und von Ingenieuren. Das Problem ist also wohl nicht so einfach, dass man bei seinem Gegner kurzerhand Unverstand oder schlechten Willen als Motiv seiner Stellungnahme annehmen darf. Wenn Hans Marti am 11. Mai ungewohnte Töne angeschlagen hat, so ist dies, wie das Echo zeigt, offenbar nötig gewesen. Denn wir kämpfen nicht erst seit gestern für eine bessere Berücksichtigung aller menschlichen Bedürfnisse bei der Expresstrassenplanung, sondern seit mindestens sieben Jahren, ohne dass die hier immer und immer wieder dargelegten Forderungen bei der offiziellen Bearbeitung des Expresstrassenproblems berücksichtigt worden wären. Auch in den massgebenden Planungsgremien wurden sie, wenn auch gegen beträchtliche Widerstände, rechtzeitig vorgebracht, doch fanden sie nicht die ihnen gebührende Beachtung. Deshalb muss der Kampf, in welchem wir nicht etwa allein stehen, weitergeführt werden, solange dazu Zeit bleibt.

Hans Marti wird die gegen seine Haltung erhobenen Vorwürfe demnächst hier beantworten und ich hoffe, dass die schmerzlichen Schnitte, die bei solchen Diskussionen unvermeidlich sind, wenigstens das Gute hervorbringen, dass die Schnitte in den Stadtorganismen manchenorts besser geführt werden, als man es nach den heute bekannten Planungen erwarten muss.

W. J.

Mitteilungen

Eidg. Technische Hochschule. Zu Mitgliedern des Lehrkörpers hat der Bundesrat gewählt: auf den 1. Juli 1961: Dr. Heini Graenicher, von Bern und Zofingen, zurzeit Associate Professor of Physics and of Ceramic Engineering an der Universität von Illinois (Urbana USA), zum a. o. Professor für Experimentalphysik, insbesondere Festkörperphysik; Privatdozent Hans Primas, von Zürich, zurzeit wissenschaftlicher Mitarbeiter und Lehrbeauftragter an der ETH, zum a. o. Professor für spezielle physikalische Chemie; auf den 1. Oktober 1961: Prof. Dr. Hugo Kasper, deutscher