

Expresstrassen im Stadtorganismus

Autor(en): **Sill, Otto / Marti, Hans / Aegerter, Armin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 48

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65640>

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.

$$(15) \quad m_p \left[a + \eta a + (1 - \eta) a \right] - q_p \left[\frac{1}{2} (1 - \xi)^2 a^2 - \frac{1}{3} (1 - \xi)^2 \eta a^2 \right] = 0$$

Analog folgen die beiden Momentengleichgewichtsbedingungen für die Teile (2) um Bezugsaxe AB und (3) um BD :

$$(16) \quad m_p a - \frac{1}{6} q_p a^3 \eta^2 = 0$$

$$(17) \quad m_p a - q_p a^3 \left[\frac{1}{2} \xi^2 (1 - \eta) + \frac{1}{6} \xi^2 \eta \right] = 0$$

Das System dieser drei Gleichungen mit den drei Unbekannten ξ , η und q_p lässt sich sehr einfach lösen. Daraus folgt der Wert für die Traglast

$$(18) \quad q_p = 18,7 m_p / a^2$$

Der Zweck dieser drei Beispiele war, die Einfachheit des plastischen Berechnungsverfahrens zu zeigen. Natürlich ist für das Verständnis und die richtige Anwendung ein Studium der Grundlagen unentbehrlich. Die Methode ist heute sauber fundiert und verschiedene Verfahren sind ausgearbeitet worden⁵⁾. Aus den angeführten Beispielen kann ersehen werden, dass die Methode durch ihre Einfachheit und Anschaulichkeit das wesentliche Verhalten eines Tragwerkes direkt zeigt. Um ihre Leistungsfähigkeit zu beweisen, müssen natürlich die Resultate durch Versuchsergebnisse und Beobachtungen an ausgeführten Tragwerken belegt werden.

Schluss folgt

⁵⁾ Ein ausführliches Literaturverzeichnis findet sich in [6], Appendix III.

Expresstrassen im Stadtorganismus DK 711.7

Die Diskussion um die Expresstrassen im Stadtorganismus ist nun allenthalben entbrannt. Wie nicht anders zu erwarten war, hat der Aufsatz von H. Marti in Heft 31 dieses Jahrganges unterschiedliche Reaktionen ausgelöst. Direktor Dr. Robert Ruckli verzichtet mit Brief vom 9. August 1961 auf eine Antwort in unserer Zeitschrift. Er verweist auf seinen im Rahmen der Staatsbürgerlichen Gesellschaft in Saas-Fee gehaltenen Vortrag, der nun in Heft 11 der Zeitschrift «Strasse und Verkehr» erschienen ist. In einem Punkte muss er H. Marti entschieden widersprechen: «Ich habe ihm nie das Recht abgesprochen, sich in der SBZ und in der Öffentlichkeit über Städtebau zu äussern, wie er auf Seite 541 am Ende des dritten Absatzes behauptet. Im Gegenteil, ich habe geschrieben: „Es steht ihm (Herrn Marti) frei, sich darüber seine Meinung zu bilden und sie auch öffentlich zu vertreten.“»

An der Tagung des Schweizerischen Autostrassenvereins vom 26. August in Solothurn wurde herumgeboten, Arch. H. Marti kenne Prof. O. Sill in Hamburg gar nicht. Dies gibt uns Anlass zur Veröffentlichung des nachstehenden Briefwechsels.

Hamburg, den 24. August 1961

Sehr geehrter Herr Jegher!

Von Kollegen aus der Schweiz werde ich auf eine Diskussion in Ihrer Zeitschrift unter dem Stichwort: «Machen Sie diesen Blödsinn nicht» aufmerksam gemacht. Ausgelöst wurde die Diskussion durch einen Aufsatz unter dieser Überschrift von Herrn Hans Marti, der im Heft 19 vom 11. Mai 1961 erschienen ist. In diesem Aufsatz wird mein Name genannt und mir u. a. der obengenannte Satz in den Mund gelegt. Ich sehe mich daher genötigt, hierzu wie folgt Stellung zu nehmen:

Wie ich inzwischen festgestellt habe, sass ich im April d. J. bei einem Essen aus Anlass des Besuches einer zürcherischen Gemeinderatskommission in Hamburg neben Herrn Hans Marti. Im Verlaufe des Tischgesprächs erzählte mir Herr Marti, in der Schweiz würde man die geplanten Auto-

bahnen, die unseren Bundesfernstrassen entsprächen, überall mitten durch die Städte planen, und fragte, ob ich mir eine solche Lösung vorstellen könne. Soweit ich mich bis jetzt erinnere, erwiderte ich hierauf, dass ich das schweizerische Nationalstrassenprogramm nicht kenne und deshalb dazu nichts zu sagen vermöchte; in Deutschland seien wir im Gegensatz zu den ersten Autobahnplanungen in der Vorkriegszeit (z. B. Berliner und Münchner Autobahnring) heute bestrebt, die Bundesautobahnen möglichst nahe an den Kern der grossen Städte heranzuführen. Es sei bei uns aber im Hinblick auf den schnellen Personenwagen- und den schweren Lastwagenverkehr auf den Bundesautobahnen nicht denkbar, diese Bundesfernstrassen mitten durch die Stadtkerne zu führen. Ich muss aber ausdrücklich erklären, dass ich weitere Ausführungen in der in diesem Aufsatz wiedergegebenen Form und Art über Verkehrsplanungen in der Schweiz, die ich überhaupt nicht kenne, niemals gemacht habe.

Aus diesem Anlass habe ich auch die Entgegnungen zu den Worten von Hans Marti über die Expresstrassen unter der selben Überschrift, erschienen im Heft 23 vom 8. Juni 1961, und die weitere Stellungnahme von Hans Marti unter der Überschrift «Expresstrassen im Stadtorganismus», erschienen im Heft 31 vom 3. August 1961, durchgesehen und daraus entnommen, dass bei Ihnen in der Schweiz die selbe heftige Auseinandersetzung im Gange ist, wie sie fast überall entbrennt, wenn es darum geht, die Lösung der schwierigen Verkehrsprobleme in unseren eng besiedelten Städten anzupacken. Das beweist aber nur wieder einmal, wie ausserordentlich schwer es ist, den Stadtverkehr von heute oder gar von morgen vernünftig zu ordnen. Sicher ist, dass es dafür keine Patentlösung gibt, die für jede Stadt passen könnte, sondern es muss in jedem Einzelfall nach dem Abwägen aller Umstände eine optimale Lösung gesucht werden. Sicher ist auch, dass dabei gewisse Beeinträchtigungen an sich berechtigter Interessen nicht zu vermeiden sind. Für mich ist es aber auch ebenso sicher, dass wir keine Zeit mehr haben, die notwendigen verschiedenen Massnahmen nach einer Rang- und Reihenfolge *nacheinander* anzupacken. So wichtig zum Beispiel der öffentliche *Personenverkehr* für die Stadt, vor allem zur Bewältigung des *Berufsverkehrs* ist, so geht es dennoch nicht an, etwa den Ausbau des Strassen-netzes solange zurückzustellen, bis der öffentliche *Personenverkehr* vielleicht eines Tages überall eigene Verkehrswege (z. B. Hoch- oder Untergrundbahnen) bekommen hat. Der gesamte Stadtverkehr, also auch der öffentliche *Personenverkehr*, würde sonst schon lange vorher völlig erliegen.

So sind wir z. B. in Hamburg gezwungen, *gleichzeitig* das Netz der Stadtstrassen nicht nur zu unterhalten und instandzusetzen, sondern auch durch Ausbau entscheidend zu verbessern, das Netz unserer Schnellbahnen für den öffentlichen *Personenverkehr* (S-Bahn und U-Bahn) planmässig auszubauen und den Bau eines weitmaschigen Netzes von Stadtautobahnen (Expresstrassen) als Verbindung zu den Bundesfernstrassen und zur Entlastung unserer Stadtstrassen vom *Binnenverkehr* mit längeren Fahrwegen vorzubereiten und anzufangen.

Daneben gilt es, durch vernünftige städtebauliche Ordnung der Bebauung, und zwar sowohl in den Wohn-, Geschäfts- wie Arbeitsgebieten dafür zu sorgen, dass eine allzugrosse Ballung der Verkehrsströme auf einzelnen Verkehrswegen oder in einzelnen Stadtkernen vermieden wird. Dazu gehört vor allem auch eine Beschränkung der baulichen Ausnutzung von Grundstücken in den Baugebieten.

Wirtschaft und Verkehr einer Stadt können also auf die Dauer nur gewährleistet sein, wenn nicht nur ein neuzeitlicher Ausbau der Verkehrswege, sondern auch eine verkehrsgerechte Ordnung der Bebauung erfolgt.

Im Hinblick auf die Erwähnung meines Namens im eingangs genannten Aufsatz möchte ich Sie bitten, meine vorstehende Äusserung in Ihrer Zeitschrift zu veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen

Otto Sill,

Erster Baudirektor der Freien
und Hansestadt Hamburg

Zürich, den 1. September 1961

Sehr geehrter Herr Professor,

Herr Jegher übergab mir Ihren Brief vom 24. August 1961 zur Stellungnahme und bat mich, Ihnen zu schreiben.

Im Gespräch erzählte ich Ihnen vom Entschluss der Eidgenössischen Räte, die *Autobahnen*, die in Deutschland «Bundesfernstrassen» heissen, mitten durch die Städte zu führen. Sie sagten mir ausdrücklich, Sie konnten das schweizerische Nationalstrassen-Programm nicht, es sei aber undenkbar, die Bundesfernstrassen mit ihrem schweren Lastwagenverkehr mitten durch die Städte zu führen.

Aus den Ihnen zugestellten Aufsätzen konnten Sie gewiss entnehmen, dass die Diskussion über den Strassenbau bei uns einfach unterbunden werden sollte, weil die zuständigen Behörden diese Auseinandersetzung weder in der Fach- noch in der Tagespresse haben wollten. Der Berufsverband der Planer, die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung, hat versagt. Sie schwieg und verhinderte sogar die fachlich einwandfrei geführte Diskussion, die wir Planer zur Abklärung des Problems gefordert haben. Wir Schweizer brauchen die Diskussion, weil unsere Demokratie von der offenen Aussprache lebt, im Gegensatz vielleicht zu andern Demokratien, die andere Grundlagen haben. Wird die Diskussion im Frühstadium unterbunden oder — auf die Planung bezogen — werden Variantenvergleiche nicht gründlich durchgeführt, so bricht die Diskussion einfach in einem spätern Stadium durch, zum Schaden aller.

Mit Ihren fachlichen Ausführungen bin ich durchaus einig. Sie fordern wie ich die Herabsetzung der Ausnützung und die Vermeidung allzugrosser Ballungen der Verkehrsströme. Sie setzen sich für den Bau der Stadtstrassen ein; das tue ich auch, indem ich den Cityring oder die Stadtkern-tangenten mit den dazugehörenden Einfallstrassen fordere. Ferner sind wir in bezug auf den Ausbau der Nahverkehrsmittel für den Massenverkehr und die Lösungen für den täglichen Berufsverkehr einig. Sie erwähnen die erforderlichen Parkplätze und Garagen nicht, weil sie entweder Trümmergrundstücke oder ausreichende Parkhäuser zur Verfügung haben und Nutzniesser der seit mehr als zwanzig Jahren in Kraft befindlichen Reichsgaragenordnung sind. Bei uns haben wir weder das eine noch das andere, und die gesetzliche Grundlage wird in den Kantonen nur zögernd eingeführt; der Bund hat zu dieser Frage nichts zu sagen, weil es im Gegensatz zu Deutschland nicht Bundessache ist, das Abstellen von Fahrzeugen grundsätzlich zu regeln. Im volkreichsten Kanton, Zürich, besteht erst seit 1959 die Möglichkeit für die Gemeinden — also auch für die grosse Stadt Zürich — in ihre lokale Bauordnung Normen für die Anlage von Parkplätzen aufzunehmen. Gemeinde für Gemeinde muss das Parkplatzbeschaffungsproblem lösen. Im Kanton Aargau verlor die vom täglichen Berufsverkehr überlastete Kleinstadt Baden, die die Weltfirma Brown Boveri & Cie AG. mit 14 000 Arbeitern und Angestellten beherbergt, einen Prozess vor dem Bundesgericht, weil sie Parkplätze für ein Gebäude verlangte, die in der alten Bauordnung nicht vorgesehen waren; und dabei lag der Entwurf für ein neues Reglement schon fix und fertig vor. In Basel berief man sich mangels eigener Gesetze auf die vorhin genannte deutsche Reichsgaragenordnung, als man am stärkstbefahrenen Verkehrsknoten Heuwaage ein Hochhaus mit 13 Geschossen bewilligte, das keinen Quadratmeter im Erdgeschoss freiließ; der Bauherr verpflichtete sich, anderswo Platz zu schaffen. In Zürich wollte man den Bau der Autobahn mitten durch die Stadt in Angriff nehmen, ohne Parkplätze in ihrem Nahbereich anzulegen. Die Beispiele liessen sich beliebig vermehren. Wir Planer setzen uns dafür ein, dass man bei uns Parkplätze baut, bevor man mit dem Bau der Autobahnen im Stadtkernbereich beginnt. Das brachten Sie uns bei, als Sie vor Jahren an der hiesigen Hochschule einen Vortrag über die Parkierung in Städten hielten.

Die Zubringerstrassen zu den Autobahnen, die wir ruhig nach Ihrer Terminologie Stadtautobahnen oder nach der unsrigen Expressstrassen nennen dürfen, verbinden die Bundesfernstrasse oder Autobahn mit den Stadtkernen oder Dörfern. Eine solche Lösung, die als vorzüglich zu bezeichnen ist, wurde für die Stadt Lugano gefunden, nachdem die offi-

ziellen Stellen zuerst mit der Autobahn durch die Stadt fahren wollten. Ich bin der Ansicht, dass wir diese Zubringerstrassen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen ausstatten müssen, wie das bei Ihnen in Hamburg an der autobahnähnlich gebauten Flughafenzufahrt im bebauten Gebiet der Fall ist. Die Anhäufung von Ein- und Ausfahrten und der dichte Verkehrsstrom machen die Zubringerstrassen zu Gefahrenherden, wenn sie mit Autobahngeschwindigkeiten befahren werden dürfen. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist aber bei uns nicht populär, weil der Mensch dem Schnelligkeitwahn verfallen ist. Wir Planer müssen darauf aufmerksam machen lernen, dass uns ausser den bautechnischen auch noch die haupolizeilichen Massnahmen zur Verfügung stehen, um Ordnung ins Ganze zu bringen, aber davor scheut man mit der Begründung zurück, man wolle keinen Polizeistaat.

Sehr geehrter Herr Professor, Sie können nun beurteilen, ob die Voraussetzungen gegeben sind, die intakten, aber veralteten Schweizer Städte mit Autobahnen (Bundesfernstrassen) zu zersäbeln: Die Ausnützung wird nicht reduziert, weil der Private es nicht zulassen will und die Öffentlichkeit den von uns geforderten Schritt nicht tut. Parkplätze, Parkhäuser und die dazu gehörenden rechtlichen Voraussetzungen fehlen. Die Strassen für den täglichen Berufsverkehr, die nach allen Richtungen ausstrahlen, sind in schlechtem Zustand, zu schmal und mit der Strassenbahn belegt. Sie sind überlastet, die Knotenpunkte verursachen Stauungen. Der Motorfahrzeugbestand nimmt immer noch rapid zu.

Was Sie aber ganz besonders interessieren wird: bei uns existieren in den allerwenigsten Städten Planungsämter, die den Vergleich mit denjenigen der deutschen Städte aushielten. St. Gallen, Luzern, Lausanne und Genf haben keines, in Bern und Basel sind Stadtplaner mit kleinstem Personalbestand am Werk. Zürich mit rd. 450 000 Einwohnern ist soeben im Begriff, ein Stadtplanungsamt zu gründen, was die Folge unseres Besuches bei Prof. Tamms in Düsseldorf und bei Ihnen ist, wo die Herren Politiker den Wert dieser Institution erkannten. Die Stelle des Stadtplaners ist nicht geschaffen, im zuständigen Gemeinderat wurde noch nicht einmal über seine Stellung und Funktion debattiert. Seit Jahrzehnten fordern wird dieses Amt, das die Schlüsselposition einnehmen soll, und erst jetzt, wo das Chaos vollständig wird, muss es übereilt gegründet werden. Stellen Sie sich das plastisch vor! Eine Stadt, die in den nächsten Jahren allein für ihre Verkehrsbauten eine runde Milliarde Franken ausgeben will, hat kein Planungsamt, das den Hochbau mit dem Tiefbau koordiniert. Es durfte einfach nicht sein, weil die Trennung von Architekten und Ingenieuren offenbar verewigt werden soll, doch gerade das Gegenteil tut not! (In der Sitzung vom 8. November 1961 hat der Zürcherische Gemeinderat beschlossen, das Stadtplanungsamt zu gründen und dessen Chef im Rang dem Stadtbaumeister und Stadtingenieur gleichzustellen. Red.)

Hätten wir die Planungsämter nach Ihrem Vorbild schon seit Jahren, so wäre auch ich mit Ihnen bereit, angesichts der Verkehrsnot überall mit den Bauten für den öffentlichen und individuellen Verkehr zu beginnen. Wir haben in keiner Stadt einen gültigen Generalverkehrsplan, der mit den Bebauungsplänen für die Nutzung und Ausnützung des Bodens übereinstimmt. Folglich muss ich als Planer dafür kämpfen, dass nicht übereilt gebaut wird.

Ich muss mich für die Planung — vielleicht mit ungewöhnlichen Mitteln — einsetzen, damit sie noch in letzter Stunde eingeführt wird, bevor unsere Städte der Uebermacht Verkehr geopfert werden.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Hans Marti

Hamburg, den 4. September 1961

Sehr geehrter Herr Marti!

Ich danke für Ihren Brief und habe keine Einwendungen dagegen, dass zusammen mit meiner Stellungnahme Ihr Brief vom 1. September 1961 veröffentlicht wird. Im übrigen möchte ich zu Ihren Ausführungen noch folgendes bemerken:

1. Wir haben in Hamburg leider keine autobahnähnlich

gebaute Zufahrt zum Flughafen. Es muss hier eine Verwechslung mit einer anderen Stadt vorliegen.

2. Ihre Bemerkungen über Geschwindigkeitsbeschränkungen für Expressstrassen in den Stadtgebieten (Stadtautobahnen) halte ich für richtig. Wir legen bei den Planungen für unsere Stadtautobahnen im Stadtkern eine Ausbaugeschwindigkeit von 80 km pro Std. und am Stadtrand eine Ausbaugeschwindigkeit von 100 km pro Std. zu Grunde.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Otto Sill

Da unsere Diskussion mit Ing. P. Soutter noch nicht zu Ende geführt werden konnte, schliessen wir die heutige Veröffentlichung mit folgender Zuschrift von Ing. Armin Aegeter in Basel.

*

Wer die Diskussion über die Expressstrassen im Stadtorganismus in der Schweizerischen Bauzeitung verfolgt hat, muss mit grossem Bedauern feststellen, dass sich wieder einmal ein zunehmend schärfer werdender Kampf zwischen Ingenieur und Architekt abzeichnen beginnt; ein Kampf, der bald stärker bald schwächer immer irgendwie zum Ausdruck kam, sobald Probleme zur Diskussion standen, bei denen diese beiden Exponenten der Bautechnik ihr Wissen und Können in der bautechnischen Gestaltung der ihnen gestellten Aufgaben entfalten konnten. Meistens blieben aber solche Auseinandersetzungen auf die Fachkreise beschränkt, während sie jetzt offenbar in die Öffentlichkeit und in das politische Leben hinaus getragen werden sollen. Schliesslich muss es ja jedem klar sein, dass die Lösung der Probleme, wie sie sich im Zusammenhang mit der Einführung der Autobahnen in die Städte ergeben, weder von den Ingenieuren allein noch von den Architekten allein gelöst werden können, sondern dass auch noch die Bürger und deren Vertreter in den Behörden wesentlich mitzureden haben und dass die von vielen befürwortete ausschliessliche Zuständigkeit der technischen Organe eine Utopie bleiben wird, so lange wir noch das Glück zu schätzen wissen, in einer Demokratie zu leben.

Es ist interessant festzustellen, wie sehr immer wieder die Gefahr besteht, dass der Verfechter von irgendwelchen Ideen sehr einseitig sich und die seinen Ideen huldigenden Gesinnungsfreunde als die allein selig machenden Propheten zu betrachten geneigt ist und leicht all den andern jede vernünftige Denkweise abspricht oder ihnen sogar ein gefährliches Wirken zugunsten einer für unsere Städte und unsere Landschaften untragbaren Entwicklung zuschiebt. Daneben steht dann aber der Bürger, der Politiker, der Mann aus dem Volke ausserhalb dieser sich als einzig kompetent fühlenden Fachleute und Streiter, für den in erster Linie die Realitäten des täglichen Lebens im Vordergrund stehen und der mit seiner gesunden Meinung in allen diesen Fragen gar nicht so unfähig ist, sich ein eigenes Urteil zu bilden, was uns, dem Land und unseren Städten in der Zukunft wohl anstehen wird.

Es wäre auch sehr erfreulich, wenn im Kampf der Meinungen mit der Bezeichnung «Fachmann» etwas sparsamer umgegangen würde, wird doch dieser Begriff meist nur gebraucht, um andere Ansichten so kurz wie möglich als Meinung Unwissender und Unkompetenter abzutun. Es ist aber auch unverkennbar, wie sehr man sich bemüht, den Begriff des Planers möglichst nur für sich selbst zu beanspruchen und ihn nur für die technischen Aufgaben des öffentlichen Lebens gelten lassen will, trotzdem er im Grunde der Dinge allen Menschen zukommt, die guten Willens und geistig dazu vorbereitet sind, etwas zu tun und zu formen, das sich auch noch in der weitem Zukunft als richtig und wohlgedacht erweisen wird.

Der Begriff Planer hat zudem im heutigen Zeitpunkt der Stadtplanung und der Verkehrsplanung zu einem sehr kritischen, ideellen Ueberbegriff geführt, indem das Planen dermassen in den Vordergrund geschoben wird, dass es zu einem unrealistischen Denken unter Weglassung wichtiger aber erschwerender Umstände unserer demokratischen Ein-

richtungen und Spielregeln geführt hat, so dass das Planen sehr oft zum Selbstzweck und zur Negierung der Realitäten des Lebens führt, d. h. dass die zeitliche Erfüllung der durch das tägliche Leben aufgezwungenen Erfordernisse sehr einfach einer noch fernerer Zukunft zugeschoben wird.

Wenn im eingangs zitierten Aufsatz von Arch. Marti auf die «Erfahrungen deutscher Fachleute in USA» in zustimmendem Sinne hingewiesen wird, wo es heisst:

«Die Erfahrung hat gelehrt, dass ein System von Schnellstrassen in bebauten Gebieten nur funktioniert, wenn auch gleichzeitig das übrige Strassennetz gut angeschlossen und entsprechend ausgebaut ist. Daneben ist ein gut sich abwickelndes System von öffentlichen Massenverkehrsmitteln zu schaffen, um unliebsame Nebenerscheinungen des Kraftfahrzeugverkehrs in den Stadtzentren zu verhindern und eine gesunde Stadtentwicklung zu erreichen.» — «Alle Verbesserungen für den fließenden Verkehr nützen wenig, wenn für die zeitweise Abstellung der Fahrzeuge am Bestimmungsort nicht ausreichend Vorsorge getroffen wird. Das Parkplatzproblem ist nur individuell lösbar.» — «Trotz Strassenbauten und Schaffung von Garagen und Parkplätzen wird es niemals möglich sein, den gesamten Verkehr mit Einzelfahrzeugen zu bewältigen, da so viele Verkehrsflächen in der Stadt, wenn deren Charakter nicht völlig aufgegeben werden soll, nicht zur Verfügung gestellt werden können.»

so muss es dann ganz besonders auffallen, wie Arch. Marti übers Ziel hinaus schießt, wenn er im gleichen Artikel das Dogma aufstellt: «Die Alternative lautet also: Forderung des Individualverkehrs oder Ausbau der Massentransportmittel. Wir entscheiden uns für den zweiten Weg...»

Eine dermassen einseitige und un reale Grundsatzbehauptung ist ohne Zweifel falsch, und der Planer hätte besser daran getan, zu fordern, es sei dem weisen Grundsatz nachzuleben: «Das eine tun und das andere nicht lassen.» Wenn er aber dafür eintritt, dass Stadtplanung und Verkehrsplanung nicht zwei getrennte Grundlagen einer gesunden Planung sein können, ist ihm entschieden recht zu geben. Wenn er ferner die Begrenzung der Planung auf das Stadtgebiet als unrichtig und unzweckmässig verwirft und sich zugunsten einer Regionalplanung einsetzt, ist dies ebenfalls in jeder Hinsicht zu begrüssen.

Immerhin können wir ihm mit seinem Bauprogramm:

1. Oeffentlicher Verkehr, Planung im Rahmen der Region.
2. Plätze und Hauptverkehrsadern im Stadtkernbereich: Planung des Cityringes oder der Tangenten, Ausarbeiten von Baulinienplänen, Festlegen der Fussgängerbereiche, Festlegung der Baukörper.
3. Parkplätze und Parkhäuser: Planung und Bau derselben ausserhalb der Sanierungszone am Ende der regionalen Einfallstrassen.
4. Einfügen der Autobahn mit Zubringerstrassen, nur Planung.
5. Umleitungen, provisorische Bauten.
6. Bauperiode für den öffentlichen Verkehr.
7. Bauperiode für die Stadtstrassen und Plätze.
8. Bauperiode für Autobahn und Zubringerstrassen im Stadtbereich.

nicht folgen, denn es ist in dieser streng aufgeteilten Form als unreal und unzweckmässig zu beurteilen und würde zu einer zu einseitigen Bevorzugung einzelner Teile des Gesamtproblems führen.

Aus Gründen, die sich nicht in allen Teilen übersehen lassen, wird nun für die Städte in erster Linie der Ausbau oder die Sanierung des Massenverkehrs gefordert, und dabei wird unter diesen Begriffen vor allem oder sogar ausschliesslich die Realisierung der Pläne für Unterpflaster- oder Tiefbahnen verstanden. Man muss sich aber fragen, für wen denn eigentlich die Vorteile am grössten sein werden: für diejenigen, die bis anhin von der Strasse aus die Strassenbahn benutzen konnten, aber in Zukunft einen Mehrweg in unterirdische Stationen und Fahrten in Tunneln in Kauf nehmen müssen... oder für die Automobilisten, die sich als nachherige, alleinige Strassenbenützer über das Verschwinden der Strassenbahnzüge am meisten freuen können, weil in erster Linie sie Nutzniesser einer solchen sogenannten Sanierung des Massenverkehrs werden? Es würde gut tun,

wenn in dieser Hinsicht die fast zu Schlagwörtern gewordenen Ausdrücke deutlicher erkennen liessen, was im Rahmen einer gesamten Verkehrsplanung nicht nur geplant wird, sondern was damit überhaupt erreicht werden soll.

Arch. Marti meint mit seinen Aufsätzen ganz spezifisch die Stadt Zürich und das bisherige Vorgehen in der Expressstrassenplanung in dieser Stadt und er verallgemeinert dann das Problem im weitesten Masse. All das, was er anregt und was von seinen Anregungen als positiv bewertet werden kann, wurde z. B. in Basel schon seit Jahren durch den Zusammenschluss aller Fachverbände in der Planung realisiert, ohne dass bisher mit dem gleichen publizistischen Aufwand Prioritätsrechte an diesen Ideen geltend gemacht worden wären. In Basel wurden seit Anbeginn zwischen Architekten und Ingenieuren keine Gegensätze geschaffen, sondern man hat versucht, zusammen mit den Gesetzesmachern und Gesetzesvollzugsbeauftragten etwas zu schaffen, das nicht nur den Bedürfnissen des Verkehrs und der Stadtplanung, sondern auch den gesetzlichen Voraussetzungen entspricht, d. h. etwas, das aus dem Planerischen so herauswächst, dass es auch innert vernünftigen Zeiten realisiert werden kann. Es besteht die sehr grosse Gefahr, dass Arch. Marti mit seiner wenig aufbauenden und zu weit gehenden Kritik, sofern man ihm wirklich nachgeben sollte, auf Jahre hinaus alles Aufbauende verhindern würde.

Es ist aber auch zu bedauern, dass der Bund Schweizer Architekten (BSA) erst jetzt und ganz plötzlich seine Liebe zur Stadtplanung im Zeichen der Verkehrsplanung entdeckt hat, nachdem die Vorarbeiten für die Schaffung des Gesetzes über die Nationalstrassen Jahre zurückliegen und die Rufe nach den Autobahnen und Expressstrassen nicht erst von gestern stammen. Leider muss aber auch gesagt werden, dass gerade bei den Architekten sehr oft das Gewissen hinsichtlich der Probleme der Gesamtplanung nicht sehr ausgeprägt zum Vorschein kommt, wenn es gilt, Einzelobjekte zu realisieren — eine Feststellung, die insbesondere dem Bürger und Politiker nicht unbekannt ist und die auch dazu führt, nicht alle als Warnruf ausgestossenen Töne der sich als besonders Ausgewählte vorkommenden allzu ernst zu nehmen.

Hoffen wir deshalb, dass der Streit so bald wie möglich wieder beigelegt werden kann und alle Teile zuerst einmal versuchen, sich im Gemeinsamen zu finden, nicht nur zu kritisieren, damit wir nicht immer selbst feststellen müssen, dass in der Demokratie die Lösung dieser Probleme besonders schwierig ist, weil vor allem die technisch Geschulten nur ihr Sonderproblem sehen wollen und deshalb gerne den Blick auf das Ganze verlieren.

Armin Aegerter, dipl. Ing., Malzgasse 32, Basel.

Neuartige Rangieranlage für Laderampen

DK 625.27

Von Ing. J. Ehrensperger, Bern

Die nachstehend beschriebene Anlage wurde für Anschlussgleise mit Laderampen entwickelt, um Wagenverschiebungen je nach Bedarf über kürzere oder längere Strecken ohne Hilfspersonal durchzuführen. Als wichtigstes Organ weist die Anlage eine geschlossene, motorisch angetriebene Seilschleife auf, welche die Wagen mitnimmt. Diese Massnahme ist wohl bekannt, neu hingegen ist die konstruktive Lösung der Seilführung und des Mitnehmers.

An einem Ende der Verladerampe ist der in Bild 1 links unten erkennbare Seilantrieb und am anderen eine Seilspanvorrichtung derart angeordnet, dass beide Vorrichtungen nicht über die Rampe vorspringen. Längs der Rampe laufen die beiden Seilstränge in einem Führungskanal, welcher von zwei stehend gegeneinander gekehrten U-Profilen gebildet wird und zugleich als vordere Randverstärkung gegen das Gleis hin dient. Die gegeneinander gerichteten Flansche der U-Profile lassen Schlitzfreiräume; durch den oberen Schlitz ragt ein am Seil befestigter Mitnehmerschenkel und bewegt seinerseits den in Bild 2 links dargestellten Mitnehmer, an welchem, wie Bild 3 genauer zeigt, eine Seilstruppe eingehängt ist, die mit ihrem anderen Ende am Bahnwagen angehängt werden kann. Der Mitnehmerschenkel überbrückt die Enden des die Schleife bildenden Seiles und macht somit

einen Seilspleiss entbehrlich. Der untere Schlitz des Kanals ist breiter als der obere und lässt Fremdkörper nach unten durchfallen; wie aus Bild 2 ersichtlich, ist der Kanal nicht auf seiner ganzen Länge, sondern nur etwa alle 4 m auf Betonkonsolen abgestützt. Längs der Rampe kann eine beliebige Anzahl Steuerstellen angeordnet werden, was dem Bedienungspersonal lange Wege erspart. An beiden Rampenenden sind Endabstellungen vorgesehen. Sollte ein Wagen durch seine Trägheit den Mitnehmer überholen, so löst sich die Seilstruppe von diesem automatisch.

Die Hauptvorteile der beschriebenen Vorrichtung lassen sich wie folgt zusammenfassen: Kein freiliegendes Schleppseil, dadurch Herabsetzung der Unfallgefahr; einfache Bedienung der Anlage von der Rampe aus; Einsparung an Arbeitskräften.

Die auf den Bildern dargestellte Anlage reicht für die Verschiebung von vier beladenen Güterwagen auf ebenem Gleis aus; sie wurde von der Gesellschaft der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke, Werk Bern, gebaut und zum Patent angemeldet.

Adresse des Verfassers: Ing. J. Ehrensperger, von Roll'sche Eisenwerke, Fabrikstr. 2, Bern.

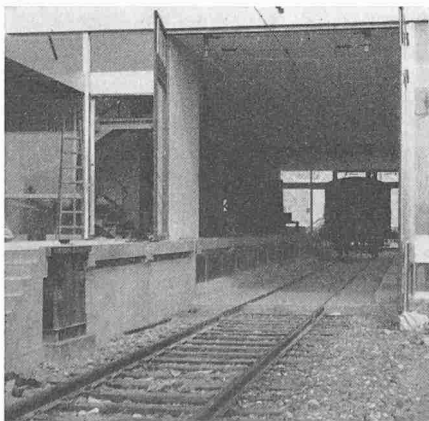


Bild 1. Laderampe mit Wagenverschiebevorrichtung

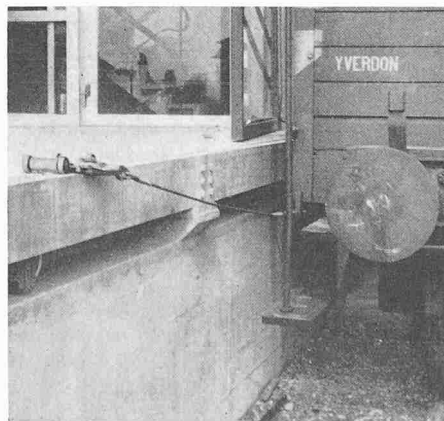


Bild 2. Mitnehmer an der Rampenkante mit Zugseil

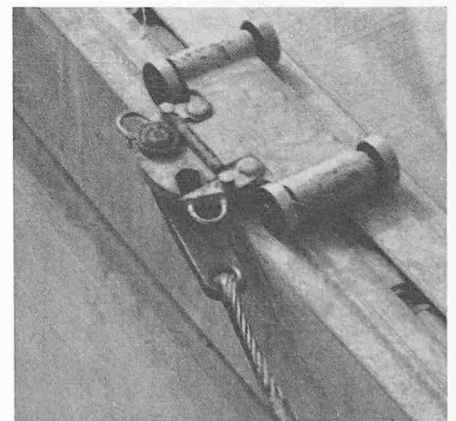


Bild 3. Mitnehmerschenkel mit Befestigungsvorrichtung für das Seil