Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **127 (2001)**

Heft 15: **Strassenbeläge**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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

STANDPUNKT

Inge Beckel

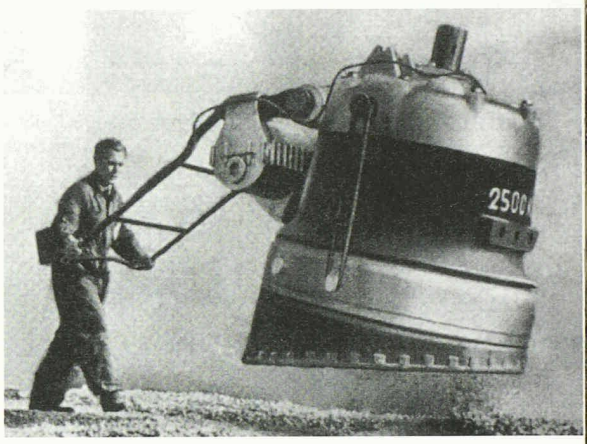
Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit?

Physische Mobilität oder ein bestimmtes Gefühl von Freiheit ist eines der Dinge, die unsere Gesellschaft zusammenhalten, Symbol dieser Freiheit ist das Auto. So argumentierten die britischen Architekten Smithson 1967.[1] Mitunter um diese Freiheit leben zu können und sie möglichst breiten Gesellschaftsschichten zugänglich zu machen, wurden in den vergangenen Dezennien besonders in der sogenannt ersten Welt dichte Strassennetze gebaut. Doch nicht nur die Anzahl Wege wirkte sich positiv auf den freien Zugang zur automobilen Freiheit aus – nein, neben Begradigung und Mehrspurigkeit der Strassen zählen auch deren Beläge zu jenen Faktoren, die die Automobilität zu einer unvergleichlichen Erfolgsstory des 20. Jahrhunderts machten, wie Mathias Eidenbenz in seinem Beitrag ab Seite 7 anschaulich nachzeichnet.

Die Bewegungsfreiheit der Fahrenden aber ist nur die eine Seite der Medaille, die Orte und Landschaften, die von ihnen durchquert werden, die andere. Fährt man etwa von Tiefencastel über den Julier, kommt man zwischen den Touristenzielen Savognin und Bivio durch Rona, Mulegns und Marmorera. Rona weist, von Norden kommend, linkerhand eine Zeile ehemals stattlicher Häuser auf, die über kleine, zur Strassenfassade rechtwinklig platzierte Treppen erschlossen werden. Aufmerksame Beobachter merken jedoch, dass einige dieser Eingänge aus den Gebäudeachsen verlegt wurden. Der Verkehr auf der Julier-Route, längst eine europäische Transitachse, lässt nicht länger zu, vor den Häusern ein- oder auszusteigen. Weiter hinauf entlang der Passstrasse finden sich verschiedene «Zu verkaufen»-Schilder an massiven, ebenfalls grossen, stattlichen Bauten.

Mobilität, Geschwindigkeit, Freiheit? Strassen können heutzutage jenes unbestimmte «Gefühl der Freiheit» nicht länger garantieren, oft sind sie überlastet, der Verkehr erfordert volle Konzentration. Schliesslich werden 90% des Personen- und Gütertransports hierzulande über Strassen abgewickelt... Vorbei aber sind die Zeiten, als einfache «Mehrs» hinsichtlich Quantität und Qualität der Strassen die Probleme zu lösen versprachen. Zu hinterfragen sind vermehrt Quantität und Qualität der Mobilität selbst, also wie oft will/muss ich wohin reisen, auf Strassen, per Bahn, Schiff oder Flugzeug? Und wollen wir das «billigere» Fleisch wirklich, das zum Schlachten «kostengünstig» verschoben und nachher wieder rücktransportiert wurde? Oder die Frage nach der Geschwindigkeit. Statt allein das Endziel vor Augen zu haben: Könnten wir nicht auf entsprechend konzipierten Routen das Reisen zuweilen als Prozess und die Langsamkeit als neue – wohl eher wiedergewonnene Qualität – erleben? Und die künftige Nutzung der Bauten am Julier? Ihre Zukunft muss uns interessieren, nicht nur unter dem volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt. «Freiheit» kann nicht länger primär in Abhängigkeit von Superlativen wie grösstmögliche Reichweite in minimaler Zeit – bezogen auf das sich bewegende Subjekt – definiert, sondern sie muss vielschichtiger, komplexer, ja nachhaltiger interpretiert werden.

1 Allison and Peter Smithson: Urban Structuring. London 1967. S. 50



Mathias Eidenbenz

7 Technologie aus der Froschperspektive

Eine Tour d'Horizon zur Geschichte des Strassenbelags

Thalmann, Zingg, Rytz, Strahm, Wyss

19 Verhinderung von Betonschäden infolge Alkali-Aggregat-Reaktion

38 Magazin

«Is renovian fad?»
Zur Sarnafil-Tagung vom 27. März 2001 in Luzern