

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **18 (1964)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

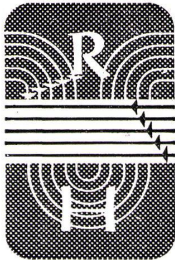
Nutzungsbedingungen

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.

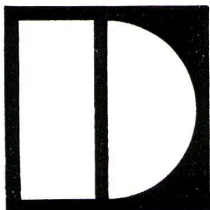
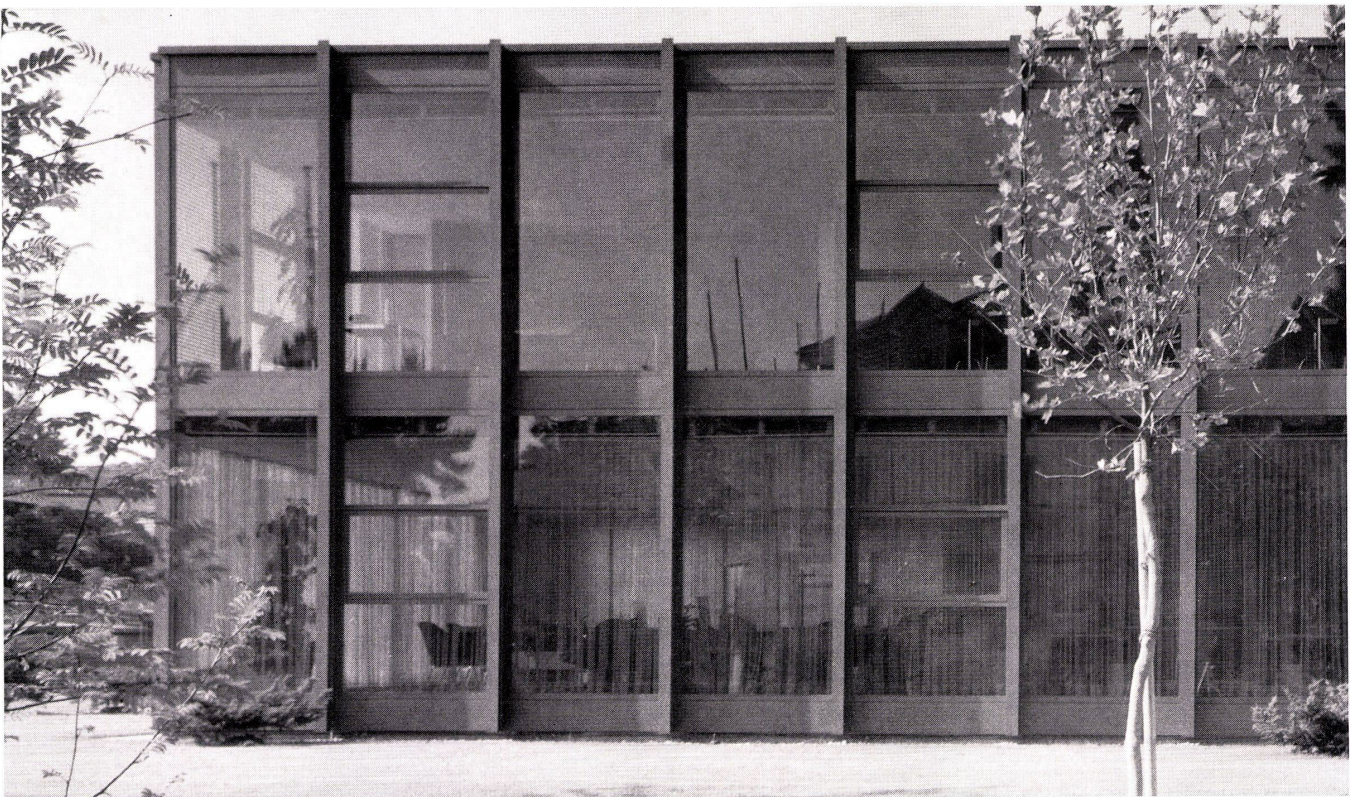
Wir projektieren und bauen Luft- konditionierungs- anlagen



Die moderne, komfortable Heizung für Einfamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser, Banken, Schulhäuser, Fabriken, Kirchen, Säle, Werkhallen, Gewächshäuser, Kinos usw.

Erstklassige Referenzen stehen zur Verfügung

R. Holzegger & Co., Zuchwilerstraße 8, 4500 Solothurn
Telephon (065) 22426



H. Diehl & Co. AG, Metallbau, Neuenhof-Baden / Stahlfenster – Stahltüren – Trennwände



VON ROLL

Gusseisen
seit Generationen
für Generationen

Gusseiserne
Ablaufrohre und
Formstücke

korrosionsbeständig
schalldämpfend
anpassungsfähig

VON ROLL AG. Werk Klus SO

479

baus und der Städteentwicklung beiseite gedrückt werden und der Verkehr gewissermaßen zur leitenden Funktion erhoben wird. Man sagt einfach, erst kommt der Verkehr, und dann kommt lange nichts, und dann kommt das andere. Das ist meines Erachtens ein ganz fundamentaler Fehler, denn der Verkehr soll dienen und soll nicht beherrschen. Der Verkehr entwickelt sich in zwei Dimensionen, der Städtebau muß in drei Dimensionen denken. Und das tut er eben nicht. Ich habe neulich mal karikierend gesagt, es wird so weit kommen, daß der Städtebau nur noch Verkehrslücken zwischen Verkehrsbändern füllt. Das ist vielleicht etwas übertrieben, aber es gibt zahlreiche Beispiele in Deutschland, die das eigentlich belegen. Vor allem wird der Maßstab der Städte vollständig zerstört, wenn die Verkehrseinrichtung Dimensionen annimmt, die dem bestehenden Aufbau in keiner Weise mehr entsprechen. Infolgedessen muß eben versucht werden, eine Lösung zu finden. Momentan geschieht das, wenn Sie ein Glas Wasser haben und Sie gießen es bis oben hin, und dann gießen Sie weiter, und dann fließt es über und ist verschwendet. Dann sagen Sie, der Mann ist nicht ganz klar im Kopf. Wenn Sie aber ein Raumvolumen haben, das bis zum Rande verstopft ist, und jeden Tag zwei- bis dreitausend neue Wagen 'reinpumpen, dann halten wir das für den Sieg unserer großartig blühenden Industrie und Wirtschaft. Das ist natürlich ein absoluter Wahnsinn, entweder müssen wir das Raumvolumen vermehren, so daß es die zunehmende Masse an Verkehr aufnehmen kann, oder wenn wir das nicht können, dann müssen wir die Zuströme des wachsenden Verkehrs so eindämmen, daß er einigermaßen konform ist mit dem zur Verfügung stehenden Raum. Und das ist eben bisher in keiner Weise gelungen. Seit Jahrzehnten wird bei uns daran praktiziert, den Verkehr zu erleichtern, sie kennen die Schilderwelle, die heute kein Mensch mehr übersehen kann, und Sie kennen die Parkuhren, die Verbreiterungen der Straßen, die Anlage von mehreren Ebenen übereinander, das sind alles Dinge, die Verbesserungen darstellen, die vorübergehend wirken, aber bestimmt nicht auf die Dauer wirken können, wenn der Verkehr in der Weise zunimmt wie bisher. Wir können heute ohne Übertreibung sagen, daß es keinen Verkehrsplaner gibt, der es fertigbringt, wenn nach der augenblicklichen Verkehrsdichte eine Verdreifachung stattfindet, den dann anfallenden Verkehr wirklich flüssig zu halten. Das gibt es einfach nicht. Wenn wir das wissen, dann bleibt nur die andere Methode übrig, die Struktur der Stadt so einzurichten, daß eben auf den vorhandenen Verkehrsraum Rücksicht genommen wird und der Verkehr eingeschränkt wird. Nun ist das natürlich eine sehr harte Maßnahme, die vor allen Dingen sehr unpopulär ist. Keine Partei wird es vor den Wahlen auf ihre Hörner nehmen, weil das Stimmen kostet, aber doch auf jeden Fall die einzige Möglichkeit wäre. Wir müssen den Verkehr untersuchen und unterscheiden zwischen zwei Arten von Verkehr. Es gibt den sogenannten Wirtschaftsverkehr, das ist der Verkehr, der notwendig ist, um uns

täglich zu versorgen, die Verteilung von Nahrungsmitteln, Baumaterialien usw. Das ist natürlich der Verkehr, den man nicht einschränken kann, brauchen wir auch nicht. Man kann den Wirtschaftsverkehr absolut beherrschen, darüber sind sich alle Verkehrsplaner einig. Aber wenn Sie die zweite Kategorie des Verkehrs ansehen, den sogenannten Arbeitsstellen-Zubringerverkehr, der fälschlicherweise immer Berufsverkehr genannt wird. Das ist ein ganz falsches Wort, der Wirtschaftsverkehr ist genauso Berufsverkehr. Ich nenne den Arbeitsverkehr Zubringerverkehr, das ist der Verkehr, der die Menschen von ihrer Wohnung zur Arbeitsstelle bringt. Jener ist in einer solchen Zunahme begriffen, daß er absolut nicht mehr beherrscht werden kann und in kurzer Zeit zum Zusammenbruch führt, soweit er noch nicht heute schon zum Zusammenbruch geführt hat. Man kann den Verkehr in den meisten Großstädten zwischen fünf und sechs Uhr schon nicht mehr als normal betrachten. Es sind bereits zahlreiche Vorschläge gemacht worden und Versuche gemacht worden, ich lese beinahe täglich, wie man jetzt gezwungen ist, in diesem Sinne zu handeln. Das heißt, daß man den Arbeitsstellen-Zubringerverkehr bis zu einer gewissen Grenze um die Kernstadt, welche die konzentrierten Arbeitsstellen enthält, führt und von da aus die Menschen auf den öffentlichen Verkehr verweist. Das ist das sogenannte Parking-Right-System, das die Amerikaner schon lange entwickelt haben und für das ein Major Bing in New York einen sehr interessanten schematischen Vorschlag ausgearbeitet hat. Das können Sie an verschiedenen Stellen praktiziert sehen, momentan wird es zum Beispiel in Hamburg gemacht. An den Vorortbahnen werden sogenannte Puffstellen, das sind große Parkplätze, eingerichtet, und jeder, der in die Innenstadt weiterfährt, bekommt mit seinem Billett einen Zettel, den er an den Wagen klebt und mit dem er den Wagen umsonst auf den Parkplatz abstellen kann. Dieses System ist noch nicht radikal durchführbar, weil noch nicht genügend Abstellraum verfügbar ist, aber wenn so ein Ziel systematisch weiterverfolgt wird, kann das die Lösung sein, die einzige, die überhaupt gangbar ist. Den Verkehr in einer verstopften Innenstadt einschränken kann man nur, indem man von einer gewissen Grenze an die Menschen zwingt, sich der öffentlichen Verkehrsmittel zu bedienen. Selbstverständlich müssen diese dann entsprechend ausgebaut sein. Wenn man die öffentlichen Verkehrsmittel so unzulänglich zur Verfügung stellt, daß sich die Menschen gegenseitig auf die Füße treten und aneinanderstoßen und geworfen werden beim Fahren usw., dann kann man den Menschen nicht zumuten, daß sie für ein solches Verkehrsmittel Liebe empfinden. Aber wenn man diese Verkehrsmittel in einem dichteren Ablauf fahren läßt und sie bequemer ausstattet, wie das in Chicago und anderen Städten bereits versucht wird, dann ist das der einzig gangbare Weg. Dieser Zwang muß eben ausgeübt werden, sonst kommen wir zum absoluten Stillstand unseres Verkehrs. Ich war sogar in New York in der Innenstadt an einer Stelle