

Verkehrsadern in der Stadt

Autor(en): **Schwabe, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 2-de

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174330>

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.

Verkehrsadern in der Stadt

Von allem Anfang an bildete der Verkehr das eigentliche Lebenselement so mancher städtischen Siedlung. Ein grosser Teil unserer Städte entstand und entwickelte sich an einem Flussübergang, an einem günstigen Umschlagplatz vom See aufs Land oder in einer Talung, welche verschiedene von Gebirgspässen herabziehende Verkehrswege wie in einem Bündel zusammenraffte. Solange die Transporte ein Ausmass wahrten, dem die im Mittelalter angelegten Gassenräume der kleinern und grössern Zentren entsprachen, veränderten sich der Strassenquerschnitt und das Antlitz der Städte, wenn wir von den meist vortrefflich sich ihm einfügenden barocken und klassizistischen Neukonstruktionen absehen, nur unwesentlich. Erst als mit dem Anbruch der industriellen Ära die Städte sich rasch vergrösserten und in ihrem Kern auch der Verkehr bald die ihm gesetzten Grenzen erreichte und zu sprengen drohte, bahnte sich ungestüm ein Wandel an.

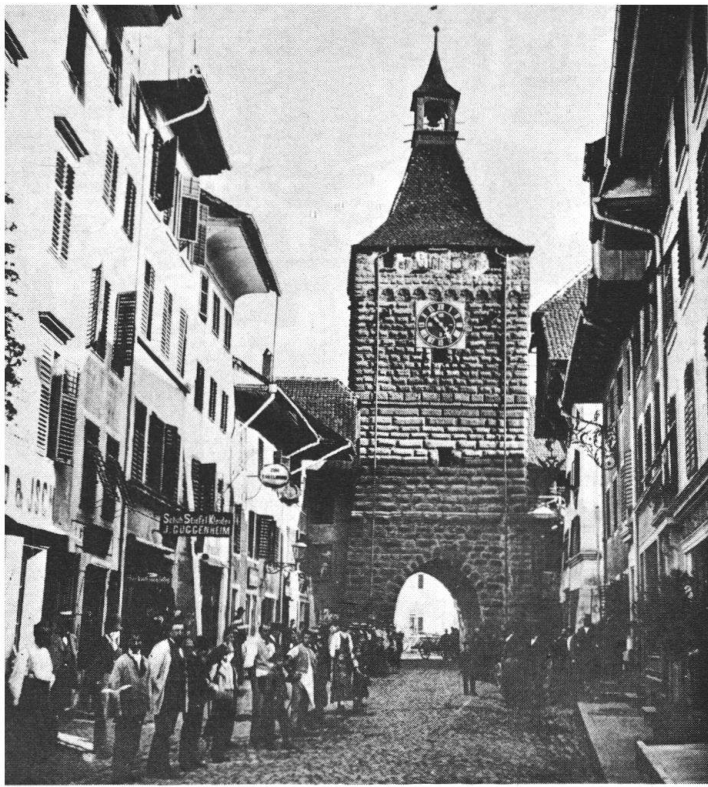
Eingriffe im Kern der alten Städte

Einem durch nichts aufzuhaltenden Fortschrittsglauben fielen zunächst an zahlreichen Orten die als Hemmnis empfundenen Ringmauern und Stadtgräben und mit ihnen manche der für die Physiognomie der Siedlung einst massgebenden Tore und Türme zum Opfer, unter ihnen, nach einer denkwürdigen Volksabstimmung, die nur vier Stimmen Mehrheit erzielte, der wuchtige Christoffelturm, ein Wahrzeichen der jungen Bundesstadt Bern. Wenig später begann in zahlreichen Altstadtkernen oder an ihrem Rande durch Neugründung verschiedener Geschäfte die sogenannte City-Bildung sich abzuzeichnen. Der Basler Denkmalpfleger, Architekt Fritz Lauber, hat in einem am Jahresbott des Schweizer Heimatschutzes in Zug gehaltenen und danach in unserer Zeitschrift (Nr. 1/1971) publizierten Vortrag über «Unsere alten Ortsbilder» sehr eindrücklich auf die Fol-

Am Rande der Innenstadt von Basel (rechts), die in Zukunft möglichst autofrei zu halten man sich bemüht, zieht sich ein neuer City-Ring vom Bahnhofquartier über den Heuwaage-Viadukt. – Unten: Im Zuge seiner projektierten Fortsetzung gegen den Rhein sind diese Bäume vor kurzem der Zufahrt zu einer Spital-Parkhalle zum Opfer gefallen.







Die ersten in unseren mittelalterlichen Stadtbildern durch verkehrstechnische Eingriffe neuerer Zeit bewirkten folgenreichen Veränderungen müssen dem vergangenen Jahrhundert angelastet werden. Das Beispiel Solothurn mit dem 1879, ziemlich genau fünfhundert Jahre nach seiner ersten urkundlichen Erwähnung geschleiften Bernstor steht hier für ähnliche Fälle in fast sämtlichen bewehrten Städten des Landes. Genau wie heute entsprachen diese radikalen Säuberungsmethoden oft weit weniger einer begründeten sachlichen Notwendigkeit als der zeitgemässen Geisteshaltung, über die sich Gottfried Keller in den Versen «Die Ratzenburg will Grossstadt werden...» ausliess.

gen dieser Entwicklung hingewiesen. «Zukunftsgläubig», führte er aus, «hofft man im Historismus noch, in den alten Siedlungen durch Gassen- und Platzausweitungen wie auch mittels Begradigungen, neuen Strassendurchbrüchen, Brunnenentfernungen und Trottoireinzügen dauernde Verbesserungen in der Führung des besonders in der Innenstadt enorm zunehmenden Verkehrs bewerkstelligen zu können. Freilich, solche von blindem Optimismus genährten Erneuerungsmassnahmen dienen weder der Gesundheit noch dem Fortschritt, sondern erweisen sich als erste brutale Zerstörungen alter Stadtstrukturen.» Und weiter: «Zur baulichen Anpassung an die weiter wachsenden Bedürfnisse arbeitet man während der zweiten Phase der Industrialisierung, welche die Elektrizität als Energie verwendet, für viele alte Siedlungskerne Korrekptions- und Sanierungsprojekte aus. Diese vorwiegend aus den ersten vier Dezennien unseres Jahrhunderts stammenden Pläne befinden sich vereinzelt noch heute als massgebliche Richtlinien – und verheerende Belastung! – in Kraft. In bezug auf die projektierten Massnahmen stimmen alle insofern miteinander überein, als sie samt und sonders auch vor harten Eingriffen vor allem in den sich weiter ausbreitenden Citybereichen oder ihren alten Nachbarvierteln nicht zurückschrecken.»

Für eine autofreie Innenstadt

Heute hat man weithin erkannt oder steht zumindest der Einsicht nicht mehr fern, dass ein Übermass des motorisierten Individualverkehrs den Altstadträumen auf die Dauer nur den Niedergang bringt. Nicht nur ergeben sich schwerwiegende Schäden durch die Abgase – nicht zuletzt im Hinblick auf die baulichen Güter und Schätze; vor allem droht das wirtschaftliche Leben allmählich zu ersticken, und von der Ausnutzung oder gar Aufwertung des noch zur Verfügung stehenden Wohnraums kann, wenn es so weiter geht wie bisher, je länger desto weniger die Rede sein. Der Ruf nach einer möglichst autofreien Innenstadt ertönt daher immer häufiger. Da und dort sind auch bereits erste Schritte unternommen worden, der Verkehrsnot abzuhelfen. Sie berechtigen zur Hoffnung, dass mit der Zeit eine Besserung erzielt werden kann. Auch wenn die derart eingeleitete Sanierung in unsern Stadtkernen von Erfolg gekrönt werden sollte, so ist damit – leider – der Substanzverlust an Bauten wie an Strassenräumen nicht behoben, von dem die alten Siedlungen im Laufe von gut hundert Jahren betroffen worden sind und an dem nicht zuletzt ein als weitsichtig angepriesenes Verkehrsdenken Schuld trug. Um so mehr gilt es, zu den noch vorhandenen, aus früherer Zeit auf uns gekommenen Gebäuden und Gassen Sorge zu tragen!

Die Umfahrung der City

Der Verbannung des Motorfahrzeugs aus einem Stadtkern, einer City, geht zu Recht der Bau von Einstellflächen, von Parkhäusern parallel; gerade in unsern grossen schweizerischen Zentren hat sich erwiesen, dass solche Anlagen verhältnismässig nahe einem Altstadtquartier errichtet werden können, ohne dessen Struktur und äusseres Bild zu tangieren und ohne auch selbst wesentlich aufzufallen.

Andererseits stellt sich allenthalben die Frage der Umfahrung der City, und da ergeben sich mancherlei Probleme, in ästhetischer Hinsicht sowohl wie namentlich im Hinblick auf die in Mitleidenschaft gezogenen Wohnquartiere. Auch ein Cityring kann natürlich in historisch-bauliche Substanz eingreifen und einen bestimmten Städteraum schwerwiegend beeinträchtigen, wenn nicht zerstören. Die Verkehrsader kann aber auch, zumal wenn sie als Hochleistungsstrasse konzipiert ist, ein ganzes Quartiergefüge auseinanderreissen und sich mit ihren Immissionen sehr unvorteilhaft zwischen Wohn- und Geschäftsbauten, Schulen usw. legen. Das gleiche gilt für Autobahn-Teilstücke, die mitten durch die städtische Bebauung gezogen werden. Beispiele lassen sich unschwer finden.

Um ihrer nur aus unsern grössten Städten zu nennen, sei aus *Zürich* der Zug der Rämistrasse erwähnt.



Von oben nach unten: Der Berner Bahnhofplatz mit der Heiliggeistkirche kurz vor dem Fall des historischen Christoffelturms (1865). Der Glaspalast, der heute das alte Bahnhofgebäude ersetzt, vermöchte architektonisch an sich wohl zu bestehen. Er musste aber aus Raumgründen zu stark gegen den Platz vorgeschoben werden und erdrückt nun, vom Bollwerk her gesehen, seine Umgebung samt der Kirche. – Die vor über zehn Jahren schon festgelegte Führung der von Thun kommenden Autobahn N6 mitten durch das Wohnquartier des Berner Ostrings wird heute auch von den städtischen Behörden als verfehlt anerkannt. – Der Zürcher Limmatraum hat durch den Abbruch der Fleischhalle nichts gewonnen – ganz im Gegenteil!





In Lausanne bestand die Absicht, am Platz von St. François im Stadtzentrum, zwischen der Kirche und dem PTT-Gebäude, den Verkehr neu zu regeln und zu diesem Zweck eine 25 m breite und 6 m hohe Terrassenanlage zu erstellen. Das Projekt ging 1970 aus einem von einer schweizerischen Jury entschiedenen Wettbewerb preisgekrönt hervor. Seine Verwirklichung hätte den Platz verunstaltet

und den Anblick der als historisches Baudenkmal klassierten, aus dem 13. Jahrhundert stammenden Kirche schwer beeinträchtigt. Glücklicherweise hat die Stadtbehörde eine solche Lösung abgelehnt.

Deren Ausbau sollte die rasche Verbindung aus dem Glattal und von Winterthur her zur Quaibrücke ermöglichen, würde aber so empfindliche Eingriffe namentlich in die Grünzone unterhalb der Hochschulen und beim «Pfauen» erfordern, dass sich füglich die Frage nach dem Verantwortbarsein stellt.

In *Genf* lässt sich eine andere Seite des Problems erkennen. Dort führt von der verbreiterten Montblancbrücke eine mit von den höchsten Fahrzeugbelastungen der Schweiz aufweisende Strasse durch das Eaux-Vives-Quartier gegen die französische Grenze. Das Stadtviertel ist durch diese Verkehrsführung nachweisbar geschädigt worden im Sinne der Zerreissung einer Siedlungseinheit und der Entwurzelung ihrer Bewohner.

In *Basel* befindet sich momentan ein Cityring im Ausbau, der auf grossen Strecken dem Zug der einstigen Stadtgräben folgt und beim SBB-Bahnhof direkten Anschluss an die Zufahrt zur Autobahn N2 findet. Beidseits des vom Heuwaageviadukt überbrückten Birsigtales hatten sich alte Schanzenwerke erhalten. Sie sind zusammen mit den sie schmückenden Grünanlagen grossenteils der neuen Strasse zum Opfer gefallen. Ob auch das fehlende Teilstück des Cityrings vom Spalentor zum Rhein erstellt wird, das hart am Kantons- und am Frauenspital vorbeiführen würde, haben die Stimmberechtigten noch zu entscheiden. Dem Bau der Zufahrt zu einer neuen Spital-Parkhalle haben sie freilich schon vor längerer Zeit zugestimmt; diese Zufahrt aber hat nun das an sich sehr bedauerliche, indessen zu einem unerfreulichen Politikum gewordene Fällen einer grösseren Zahl von Bäumen längs des projektierten Cityrings bedingt.

In *Bern* stellt ebenfalls ein «Quartiering» seine Probleme. Wohl in Erwartung, dass die vor der Eröffnung stehende, gegen das Oberland führende Umfahrungs-Autobahn SN6 viel Verkehr von ihm, d. h. vom berüchtigten Laubeggstrasse-Teilstück, abziehen wird, lehnten die Stimmberechtigten kürzlich seinen Ausbau beim «Rosengarten» ab, folgten andererseits aber auch dem Antrag der Behörden, auf die längst beschlossene Verbreiterung im Kirchenfeld nun doch zu verzichten. Geradezu absurd in seinen Folgen und als Schulbeispiel dafür, wie man es nicht machen sollte, erscheint aber die Anlage der erwähnten Autobahn SN6 in geringstem Abstand von den Wohnbauten am äusseren Berner Ostring. Einsichtige hatten die Dinge längst so kommen sehen, und man wird sich immer fragen müssen, warum dieses «Meisterwerk» der Planung, dessen Nachteile die städtischen Behörden heute offen zugeben, nicht seinerzeit, d. h. vor zehn Jahren schon, durch eine bessere Variante ersetzt worden ist. *E. Schwabe*

Die Nationalstrasse N5 auf Neuenburger Boden

Die dem Neuenburgersee und dem Jurafuss entlang führende Nationalstrasse N 5 wird zur Zeit auf neuenburgischem Boden in bestimmten Abschnitten erstellt; zum Teil steht sie erst auf dem Papier. Sie erfordert ganz beträchtliche Eingriffe in die Landschaft, von der sogenannten Béroche im Westen bis zum obern Bielersee im Osten, wie nachstehend dargestellt werden soll.

Die Béroche

Die N 5 wird eine Autostrasse 2. Klasse und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, 3. Klasse darstellen. Sie wird parallel zur bestehenden Kantonsstrasse sich hinziehen und die Ortschaften, so gut es geht, umfahren – das Projekt ist von den neuenburgischen Behörden aufgestellt worden und dürfte sicherlich vom Bund akzeptiert werden. Auf zwei langen Viadukten sollen die Tälchen bei Vaumarcus und St-Aubin gequert werden. Gegen Norden, in der Nähe des Schlosses von Gorgier, wird die Strasse in einen Einschnitt zu liegen kommen; dann wird sie seewärts einbiegen und die SBB-Linie auf einer mehrere hundert Meter langen Brücke südlich von Bevaix überschreiten – hier wird auch ein Anschluss-Bauwerk errichtet.

Nichts soll unterlassen werden, was dazu beitragen kann, die Landschaft zu schonen. Doch dürfte die Ruhe, der sie sich bisher erfreute, allein schon durch den Lärm der Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

Colombier

Die grossartige, nach französischen Vorbildern angelegte Allee, die sich vom Schloss zum See hinunterzieht und deren Bäume zur Mitte des 17. Jahrhunderts auf Veranlassung des Fürsten Henri II. von Orléans-Longueville gepflanzt wurden, wird in ihrem untern Teil leider von der Autostrasse tangiert. Die Bäume sind gefällt; in rund 10 Metern Höhe erheben sich dafür Betonpfeiler, welche die Route tragen.

Auvernier

Die ehemals so elegant sich wölbende Bucht von Auvernier ist nach und nach mit Deponien, die der Aushub der Strasse anderswo zeitigte, aufgefüllt worden. Man möchte hier eine Grünzone schaffen