

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung
Band: 31 (1974)
Heft: 11

Artikel: Allen Menschen recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann
Autor: Walser, Martin A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-782310>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Allen Menschen recht getan, ist eine Kunst, die niemand kann

Grossüberbauungen sind heute ein wohl kaum wegzustreitendes Bedürfnis, will man sich — bei Bevölkerungszuwachs einerseits, beim gesteigerten Wohnraumbedarf des einzelnen andererseits — gegen weitere Zersiedelung unseres Landes zur Wehr setzen. Bereits da tauchen aber die ersten Fragen auf, die einer Beantwortung harren: Sind Grossüberbauungen wirklich das «Ei des Kolumbus»? Lässt sich der Zersiedelung nicht auch mit kleineren oder, mit einem Schlagwort, «wohnlicheren» Bebauungsmethoden entgegenreten?

Die Kritik zieht aber weitere Kreise: Politiker, Architekten, Planer wie auch Bewohner ziehen teilweise mit den Bauherren recht scharf zu Gericht, nicht immer berechtigt, nicht immer sachlich fundiert, wie wir wissen. So sehen vor allem die Bewohner eine Ueberbauung oftmals in einem anderen Licht als die Ersteller, weil sie tagtäglich mit ihrem Lebenskreis konfrontiert werden: Was für den einen zweckmässig ist, ist für den anderen beschwerlich, stösst sich der eine nicht daran, in einer Ueberbauung zu leben, kommt sich der andere als «Nummer» vor, wartet also nur darauf, bis er etwas «anderes» findet.

Daneben stehen soziale Aspekte, die es zu überdenken gilt: Grossüberbauungen kontra (Jugend-) Kriminalität oder, überspitzt ausgedrückt: Werden in Grossüberbauungen die Verbrecher von morgen «gezüchtet»? — Wie gesagt: Eine überspitzte Formulierung. Und wenn sie auch nicht in diesem absoluten, verallgemeinernden Masse zutrifft, zutreffen kann, so scheint uns eines doch gegeben: Die Vereinsamung vorab jüngerer und älterer Menschen wird in Ueberbauungen stark gefördert. Menschen, die ohnehin schon Kontaktschwierigkeiten haben, werden noch mehr in ihre Aussenseiterrolle abgedrängt. Bestehen in Ueberbauungen noch sogenannte Wohngemeinschaften? Das Treppenhauspalaver, die Rücksichtnahme auf den andern, wie das «früher» der Fall war? Wie also soll man reagieren, wenn Grossüberbauungen geplant oder gebaut werden? Welche Ansprüche stellt der Erbauer, wie löst er Infrastrukturaufgaben, mit welchen Mitteln wird die Wohnlichkeit erhöht? Welchen Problemen sieht sich der öffentliche Verkehr gegenübergestellt, der — im Zeichen des Umweltschutzes — stets stärker ins Rampenlicht rückt? Was meinen Architekten, Planer, Juristen?

Diesen Fragen sind wir nachgegangen. In den im folgenden publizierten Antworten und nicht zuletzt auch in der Kolumne «zur Sache» werden einige Anstösse gegeben. Es sind mit Absicht nur Denkanstösse, keine vollständigen, allen Gesichtspunkten gerecht werdenden Lösungsvorschläge, weil wir der Ansicht sind, dass die «plan»-Diskussion über das Thema «Grossüberbauungen» vorab Anstösse braucht, bevor dann allenfalls «Lösungen» zu präsentieren sind. Auch haben wir uns auf einen relativ kleinen Kreis von Fachleuten beschränkt, die zu diesem Thema Stellung bezogen haben in der bewussten Absicht und Hoffnung, dass die präsentierten Anstösse Anregung geben werden — Anregung zu Widerspruch, Anregung zu Ergänzungen, zum Ueberdenken eigener Meinungen. Und deshalb wären wir auch dankbar, wenn die Diskussion weiterlaufen würde, wenn uns Fachleute aus ihrem Kreis ihre — hoffentlich — prononcierten Meinungen übermitteln würden. Denn der «plan» lebt — wie alle Presseerzeugnisse — von Rede und Widerrede. Und der Kontakt ist für uns wie auch für die Fachleute, unsere Leser, äusserst wichtig.

Martin A. Walser

Gegensatz zwischen Planung und Nutzen?

Von Stefan Süess, dipl. Ing. ETH, Mobag,
Büro für Planung und Beratung

Um diese Frage zu beantworten, muss man sich zuerst mit der Bedeutung der beiden Schlagworte «Planung» und «Nutzen» auseinandersetzen.

Die Planung bedeutet doch das Setzen von Zielen und die Bestimmung der geeigneten Verfahren und Methoden, um diese Ziele zu erreichen.

Der Nutzen, hier ist wohl der positive Nutzen gemeint, muss im Sinne von Befriedigungszuwachs verstanden werden. Unter Befriedigungszuwachs, der subjektiv ist, kann man Wertzuwachs, Gewinn, Ertrag, Qualitätszuwachs usw. verstehen.

Offen bleibt also die Frage, ob die Planung, und zwar jede Art von Planung, das Ziel hat, einen Befriedigungszuwachs im weiteren Sinne zu erreichen oder nicht. Diese Frage muss bejaht werden, liegt es doch im menschlichen Wesen, nur dann konstruktive Ueberlegungen anzustellen,

wenn dabei in irgendeiner Form ein Nutzen im oben definierten Sinne erreicht werden kann. Wird dies nicht erreicht, so muss man wohl von Fehlplanung sprechen. Bedeutsam im Zusammenhang mit Grossüberbauungen ist aber der Standpunkt desjenigen, welcher den Nutzen beurteilt. Es ist durchaus möglich, dass vom Blickwinkel des Erstellers einer Ueberbauung die Planung nützlich war, der Benutzer sie aber als Fehlplanung betrachtet. Beispiele in dieser Richtung sind im Hoch- und im Tiefbau zur Genüge bekannt. Planungen und Gegenplanungen sind an der Tagesordnung. Um aus dem Dilemma herauszukommen, müsste die imperative Forderung stehen: Die Planung muss in Zusammenarbeit mit allen beteiligten und betroffenen Kreisen geschehen. Die Frage ist nur: Dürfen, können und wollen sich alle Betroffenen daran beteiligen?

Ueberbauung grösserer Gebiete auch in Zukunft sinnvoll

Von F. Wagner, Direktor der Horta-Konzern-Leitung, Aarau



Eine Planung ohne Nutzen ist wie ein Schiff, das nicht schwimmt, völlig sinnlos, und es wäre besser gewesen, gar nichts zu unternehmen. Eine Grossüberbauung, in der sich die Bewohner nicht wohl fühlen, die für die Entwicklung der Gemeinde keinen Gewinn darstellt oder die für die Ersteller eine wirtschaftliche Belastung bedeutet, ist eine Fehlplanung.

Die Ueberbauung eines grösseren Gebietes nach einem städtebaulich, soziologisch und wirtschaftlich koordinierten Plan war schon immer sinnvoll und wird es auch in Zukunft sein. Die Horta-Firmen haben dies mit Erfolg bewiesen, so zum Beispiel in Aarau in der Goldern, in Rombach und in der Telli.

Gross müssen bei einer Grossüberbauung nicht die Bauten sein, denn das ist eher eine architektonische Modeerscheinung, sondern die Landflächen müssen gross sein, damit die Planungsteams echte Vorteile erarbeiten können. In der Grossüberbauung Schweizerhübel in Zollikofen zum Beispiel wird auf einem Areal von über 100 000 m² gezeigt, wie auch mit relativ kleinen, maximal viergeschossigen Bauten interessante räumliche Beziehungen, attraktive Erholungs- und Dienstleistungsanlagen, vielfältige Wohnformen und ein äusserst wirtschaftliches Erschliessungssystem möglich sind. Eine Kosten-Nutzen-Analyse beweist, dass dieses Wohnquartier auch für die Gemeinde sehr vorteilhaft sein kann.

Raumplanung: Ansporn oder Bremse für Grossüberbauungen?

Von Dr. R. Stüdeli, Direktor der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung, Bern

Die Raumplanung hat für eine zweckmässige Nutzung des Bodens und für eine geordnete Besiedelung des Landes zu sorgen. Das ist ihr verfassungsmässiger Auftrag. Durch die Raumplanung ist also zunächst einmal abzuklären, wo überhaupt Wohnbauten erstellt werden dürfen und wie Wohnbauland maximal genutzt werden darf. Wenn man von Grossüberbauungen spricht, denkt man wohl an eine relativ hohe Ausnützung auf einer grösseren Fläche. Grossüberbauungen sind dann nur noch auf jenem Boden möglich, der diesem Zweck ausdrücklich gewidmet wird. Die Raumplanung bildet in dieser Hinsicht eine Bremse für Grossüberbauungen. Die Notwendigkeit dieser Bremse wird wohl mehr oder weniger überall anerkannt, kommt doch die Reaktion gegen zu dichte, zu hohe, unschöne, dem Lärm ausgesetzte Wohnüberbauungen, womöglich erst noch am falschen Standort, nicht von ungefähr. Der Berechtigung der Forderung im Entwurf zum Bundesgesetz über den Umweltschutz, für eine gegenüber bisher wesent-

lich verbesserte Ueberbauung besorgt zu sein, wird auch derjenige nicht widersprechen können, der nicht der Meinung ist, die Verwirklichung eines solchen Anliegens lasse sich mit ein paar Gesetzesartikeln in die Wege leiten.

Grossüberbauungen setzen gute Erschliessungen und auch Ausstattungen mit Kindergärten, Schulhäusern, Einkaufsmöglichkeiten usw. voraus. Sie können also faktisch nur in Zusammenarbeit mit den Behörden erfolgen. Eine gute Raumplanung bietet die Voraussetzung zur Planungshilfe durch die öffentliche Hand für Grossüberbauungen, die am richtigen Standort, in richtiger Grösse und Dichte und unter Berücksichtigung aller Anliegen entstehen sollen, deren Erfüllung heute selbstverständlich sein sollte, wenn nicht am menschlichen Bedarf vorbei «gross» investiert wird. In dieser Sicht, und das ist wohl die unserem Land allein angemessene, bildet die Raumplanung einen entscheidenden Ansporn für erwünschte Grossüberbauungen.

Grossüberbauungen und Raumplanung: Einschränkungen oder Erfordernis?

Von Dr. iur. Martin Lendi, Professor für Rechtswissenschaft, ETH Zürich

Die Frage der Grossüberbauung ist zunächst kein Problem der juristischen Seite der Raumplanung. Man kann sich sogar fragen, ob es sich überhaupt um ein Problem der Raumplanung handle, vorausgesetzt dass sich die Grossüberbauungen in die planerisch und gesetzlich festgelegte Ordnung einordnen und in diesem Rahmen verwirklicht werden. Innerhalb dieser Rahmenordnung ist die Grossüberbauung wohl eher ein Problem der Wohnlichkeit, der überfamiliären Beziehungen und dann der engeren und weiteren Lebensgemeinschaft unter Menschen, die sich erst dort richtig entfalten kann, wo die Beziehungselemente, wie sie in einem Dorf oder in einem gesunden Quartier deutlich werden, zur schöpferischen Kraft und zur Vertiefung des menschlichen Miteinanders führen. Dort aber, wo die Grossüberbauung

den raumplanerischen und den vorgegebenen gesetzlichen Rahmen sprengt, da wird sie auch zum Problem der Raumplanung und des Rechts: Die Grossüberbauung im Grünen, im übrigen Gebiet, abseits und ohne innere Organisation der überfamiliären, «dörflichen» Lebensgemeinschaft, geregelt über Ausnahmebewilligungen oder nachträgliche Ein- und Umzonungen, ohne organische Verkehrsbeziehungen usw. Mit anderen Worten: Die nicht-integrierte Grossüberbauung, die auch in sich nicht lebensfähig ist, stellt sowohl ein menschliches als auch ein raumplanerisches und sogar ein juristisches Problem dar. Die Zielsetzungen, wie sie vor Jahren mit der Grossüberbauung verbunden wurden, nämlich raumsparend den Nachholbedarf im Wohnungsbau zu befriedigen, waren wohl zu eng gesteckt und führten

deshalb zur reinen Bedarfsdeckung, ohne die unerlässliche raumplanerische Integration und die menschliche Beziehungsdichte zu erreichen.

Die Antwort auf die Frage, ob die Grossüberbauungen einzuschränken seien, oder ob sie ein Erfordernis darstellen, muss deshalb aufgrund umfassender Beurteilungskriterien wie der menschlichen, sozialen und kulturellen Lebensqualität gegeben werden. Dass die Grossüberbauungen, die nach diesen Kriterien bejaht werden können, den zusätzlichen Anforderungen der Raumplanung und des geltenden Rechts genügen müssen, das versteht sich von selbst.

Auch wenn es möglich wird, Grossüberbauungen nach den genannten Massstäben zu bewilligen, so bleibt die Frage, ob wir — Architekten, Behörden, Planer, Juristen usw. — in der Lage sind, Grossüberbauungen mit dem unerlässlichen Integrationsgrad zu errichten und zum Leben zu erwecken. Erfahrungsgemäss dürfte die Chance, echte Lebensqualität zu vermitteln, in kleineren Ueberbauungen grösser sein. Die Grossüberbauung sollte deshalb die Ausnahme bleiben. Keinesfalls darf sie zum dauernden Experiment werden, da letztlich mit Menschen experimentiert wird, was nicht zu verantworten ist.

Herausforderung und Ueberforderung des öffentlichen Verkehrs

Von Karl Schenk, Direktor, Verkehrsbetriebe Winterthur



Grossüberbauungen erzeugen durch die konzentrierte und rasche Bauausführung Verkehrsprobleme, die nur durch eine Erweiterung des Verkehrsraumes gelöst werden können. Der umweltfreundlichere und platzsparende öffentliche Verkehr sollte daher vermehrt eingesetzt werden können, um den Stadtverkehr ohne zusätzlichen Bedarf an knappem und teurem Land zu verbessern.

Kann der öffentliche Verkehr dieser Aufgabe gerecht werden? Für ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr müssen enorme Anstrengungen unternommen werden. Es gilt die Attraktivität zu steigern durch

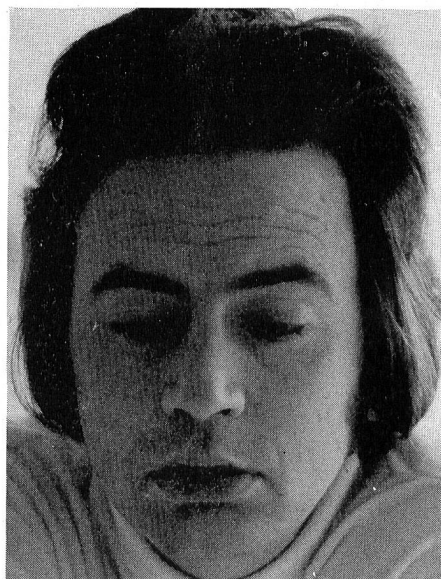
- höhere Reisegeschwindigkeiten und regelmässigen Betrieb,
- kürzere Kursintervalle zur Abkürzung der Wartezeiten,
- höheren Komfort durch Erhöhung des Sitzplatzanteils.

Diese wesentlichen Punkte zur Steigerung der Attraktivität erfordern einen höheren Wagen- und Personaleinsatz und führen zu höheren Betriebskosten, die bereits heute nicht mehr aus den Einnahmen gedeckt werden können. Ein wirklich attraktiver öffentlicher Verkehr wird aus wirtschaftlichen Ueberlegungen gar nie angeboten werden können, vor allem in den verkehrsarmen Zeiten. In idealer Weise können künftig die in Entwicklung begriffenen neuen Verkehrsmittel eingesetzt werden. Selbst die Automobilindustrie sieht, dass der Stadtverkehr nicht mehr zur Hauptsache mit individuellen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann und dass dazu neue öffentliche Verkehrsmittel notwendig sind. In nächster Zeit werden neue Lösungen angeboten werden, die sich speziell für die Erschliessung von Grossüberbauungen eignen werden und eine echte Alternative zum Individualverkehr darstellen.

Grossüberbauungen stellen daher einerseits vielfach eine Ueberforderung des öffentlichen Verkehrs dar, andererseits eine Herausforderung zur Entwicklung neuer Verkehrsmittel.

Grossüberbauungen und Architektur: Landschaftsschutz oder Verschandelung?

Von Walter Tüscher, Architekt/Planer, Freiburg



Es soll gleich vorweggenommen werden: Grossüberbauung heisst nicht a priori Landschaftverschandelung. Wenn Ueberbauungen die Landschaft zerstören, so nicht weil sie gross sind, sondern weil sie schlecht sind (schlecht auch aus andern Gründen). Man soll sich bewusst sein, dass die zonen- und regelkonforme «Kleinüberbauung» in Einzelbauweise meistens ebenso sehr landschaftstörend ist wie die allseits verschrieenen Grossüberbauungen. Trotzdem sind es meist die Grossüberbauungen, die einige dazu verleiten, «Bauen als Umweltzerstörung» anzuprangern, während andere der Illusion verfallen, «bessere Architektur» über die Umweltschutzgesetzgebung zu fördern.

Aber das sind ja alles nur schematische Aussagen. Was heisst überhaupt Grossüberbauung? Ist es die Grösse der Bauvolumen, die Anzahl der Wohnungen, die Grösse des gesamthaft geplanten Gebietes oder das Grössenverhältnis zur beste-

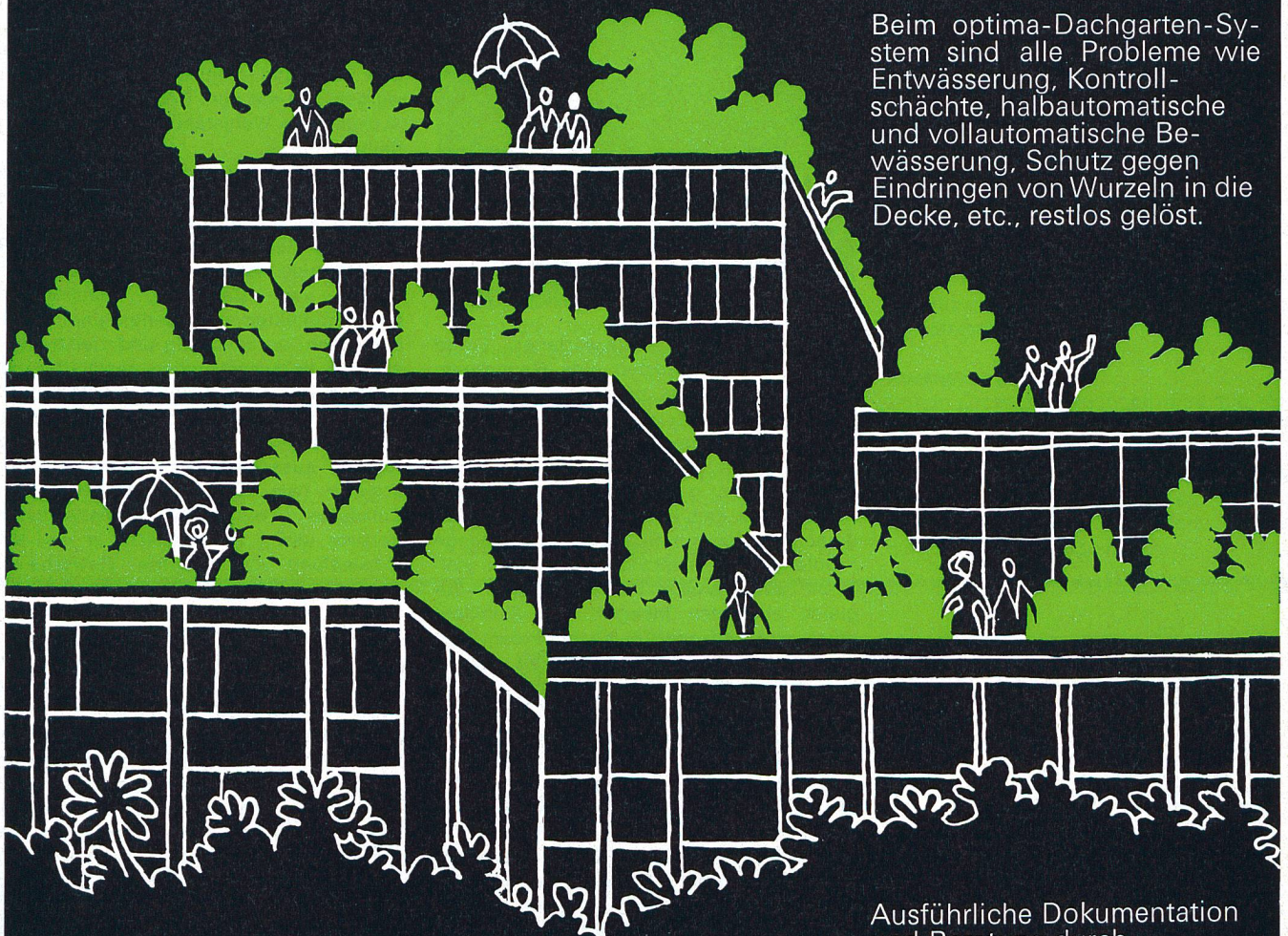
Jedes Flachdach könnte ein herrlicher **Dachgarten** sein

ab Fr.30/m²



Bereits bei einer Schichthöhe von 10 bis 12 cm, lässt sich ein Flachdach in eine grüne Rasenfläche verwandeln. Das Gewicht eines solchen Dachgartens nach dem optima-System beträgt nur ca. 65 kg/m².

optima Dachgarten



Beim optima-Dachgarten-System sind alle Probleme wie Entwässerung, Kontrollschächte, halbautomatische und vollautomatische Bewässerung, Schutz gegen Eindringen von Wurzeln in die Decke, etc., restlos gelöst.

optima-Dachgarten
ein praktischer Weg zur
Erhöhung der Lebensqualität.

optima

Ausführliche Dokumentation
und Beratung durch
optima Hans Gilgen,
Neuwilerstr.60, 4104 Oberwil
Telefon 061 - 47 37 77

74.1

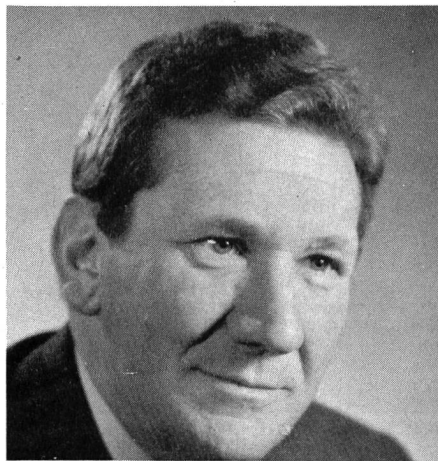
henden Siedlung? Um welche Landschaft handelt es sich? Um Landschaft schlecht-hin, um Postkarten- und Kalenderlandschaft regionaler und nationaler Bedeutung, um die tagtägliche, selbstverständliche Landschaft, die gerade wegen ihrer scheinbaren Bedeutungslosigkeit bedeutend sein kann, oder ist es die bereits mehr oder weniger überbaute Landschaft? Dabei ist es doch wohl das gegenseitige Verhältnis der charakteristischen Eigenschaften sowohl der Ueberbauung als auch der Landschaft, das entscheidend ist dafür, ob und in welchem Masse die Landschaft zerstört worden ist. Ohne Nennung konkreter Beispiele scheint mir dies eine etwas sterile Debatte zu sein. Natürlich, jede bauliche Tätigkeit geschieht auf Kosten irgendwelcher Landschaft. Landschaft darf nicht als Abfallprodukt der Siedlung betrachtet werden. Aber andererseits darf die Siedlung nicht Abfallprodukt des Landschaftsschutzes sein. Also geht es um eine Frage des Masses, nicht der Grösse.

Machen wir also nicht der Grossüberbauung den Prozess wegen der Landschaftsverschandelung, sondern wegen der schlechten Konzipierung der Ueberbauungen — den grossen und den kleinen. Dafür gibt es ja genug Beispiele. Obwohl dies nicht im Titel enthalten ist, glaube ich, dass gerade Grossüberbauungen bei sorgfältiger Planung in der Lage sein könnten, landschaftsgestaltend zu wirken. Das Postulat der Landschaftsgestaltung im Zusammenspiel mit der Siedlungsgestaltung ist meines Erachtens ebenso wichtig wie dasjenige des absoluten Landschaftsschutzes.

Uebrigens: Als die Akropolis gebaut wurde, wusste man noch nichts von Landschaftsschutz. Gott sei Dank. Sonst wäre sie nie gebaut worden. Wegen Landschaftsverschandelung. Der Hügelkuppe und dem freizuhaltenden Horizont zuliebe. Es sei denn, man hätte den Göttern ein überwiegendes öffentliches Interesse zugebilligt...

Problematisch oder wünschenswert für Gemeinden?

Von Edy Knecht, Gemeindepräsident von Regensdorf ZH



Zu der im Titel aufgeworfenen Frage möchte ich am liebsten eine Gegenfrage stellen: Vier, sechs und mehr Kinder — problematisch oder wünschenswert für eine Familie?! Ohne Zögern wird der Leser darauf die richtige Antwort geben. Nämlich: Es kommt ganz darauf an. Auf vieles! Für die eine Familie wird eine grosse Kinderschar zwar mit Sicherheit eine Menge Probleme und zusätzliche Aufgaben, vielleicht auch ernste Sorgen bringen, zugleich aber den Inbegriff von Familienglück und Lebenserfüllung bedeuten. Umgekehrt mag die Ein-Kind-Familie äusserlich problemloser leben. Zwischen diesen beiden Extremen liegt jedoch eine breite Skala von möglichen Zwischenstufen, von glücklichen und weniger glücklichen menschlichen Gemeinschaften.

Mir scheint, mit der Grossüberbauung und ihrem komplexen Wechselverhältnis zu «ihrer» Gemeinde verhalte es sich ähnlich, wenn auch das vorstehende «Gleichnis» selbstverständlich nicht einfach auf den andern Sachverhalt übertragen werden kann. Ist eine Gemeinde auf die grosse Gesamtüberbauung, die ihr vielleicht in nächster kurzer Zeit Hunderte oder gar Tausende neuer Einwohner bringt, nicht oder nur unzureichend vorbereitet, so dürfte sie

von gravierenden Schwierigkeiten, ja Erschütterungen in der Folge kaum verschont bleiben. Umgekehrt sind Beispiele bekannt von Gemeinden, die sich zwar keine neuen Grosssiedlungen leisteten, dafür aber Hunderte von Villen und Landhäusern — und später dann mit nicht weniger ernsten Problemen soziologischer und kommunal-politischer Art konfrontiert wurden, die mit dem Begriff des modernen «Luxus- und Wohlstandselends» nur angedeutet seien.

Im Falle von Regensdorf ging dem ersten Spatenstich für die grossen neuen Wohnsiedlungen Sonnhalde in Adlikon und Hofacker in Regensdorf frühzeitig eine *Gesamtplanung* voraus. In enger Zusammenarbeit von Behörden, Bauherrschaften, Architekten und Generalunternehmen sind dann — rechtzeitig und zielstrebig — alle die Voraussetzungen geschaffen oder doch in die Wege geleitet worden, die für das Gelingen und Gedeihen einer Gesamtüberbauung mit rund je 800—1000 Wohnungen ausschlaggebend sind: *die Infrastruktur* (wie Kindergärten, Schulhäuser, Einkaufen, Treffpunkte, Dienstleistungen, Verkehr usw.); *Arbeitsplätze in der Nähe* (Ansiedlung von Industrie, Gewerbe und Handel in einer früh und zweckmässig ausgeschiedenen Zone, die integrierender Bestandteil jener Gesamtplanung war und wo heute, bei einer Einwohnerzahl von insgesamt über 10 000 Seelen, mehr als 4000 Arbeitsplätze vorhanden sind) und, last, but not least, Schaffung eines *neuen Gemeinde-Schwerpunktes* durch den Bau eines multi-funktionalen *Zentrums* mit Gemeindesaal, Hallenbad, Einkaufszentrum, Hotel, Restaurants, Dienstleistungen, Dorfplatz usw.

Trotzdem fällt die Integration eines grossen neuen Bevölkerungsteils auch unserer Gemeinde nicht einfach in den Schoss. Wichtig ist, dass schon der Bezug einer neuen Wohnsiedlung *zeitlich gestaffelt* erfolgt; wichtig ist auch, dass die neu zugezogenen Familien und Kinder sich in ihren Wohnungen und Häusern zunächst einmal

«wohl fühlen», wozu Architekt und Generalunternehmen ganz entscheidend beitragen können.

Noch wichtiger ist aber das bewusste Bemühen aller Beteiligten, der «Neuen» und der «Alten», der politischen Parteien, der Sportklubs, Vereine und kulturellen Orga-

nisationen und nicht zuletzt auch der Behörden, in der stark erweiterten Gemeinde ein *neues Zusammengehörigkeitsgefühl* wachsen und erstarken zu lassen. Das kann nur in hundert kleinen Schritten und mit viel Geduld geschehen. Aber es ist mit gutem Willen möglich, davon bin ich fest überzeugt.

Grossüberbauungen und öffentlicher Verkehr Koordinierte Anstrengungen aller Beteiligten

Von Heinrich Brändli, dipl. Ing. ETH/SIA,
Leiter der Abteilung Verkehr und Betrieb,
Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich



Herausforderung? — Sicher, denn

- Grossüberbauungen weisen häufig räumlich konzentrierte Nutzungen und damit eine hohe spezifische Verkehrserzeugung auf. Genau dies aber braucht der öffentliche Verkehr, um seine Vorteile — vor allem die hohe Leistung auf kleinstem Raum — zur Geltung zu bringen.
- Die neue Verkehrsnachfrage entsteht in relativ kurzer Zeit. Die in Neubaugebieten sonst oft anzutreffende sehr langsame Nachfragebildung, der sich der öffentliche Verkehr nur schwer anpassen kann, fällt weitgehend dahin. Deswegen ist bei Grossüberbauungen dem bekannten Postulat «Angebot vor Nachfrage» leichter nachzukommen.
- Auch die Verkehrsinfrastruktur wird als Ganzes geplant. Damit besteht zumindest die Chance, dass die für eine attraktive Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs unerlässlichen Voraussetzungen ebenfalls Berücksichtigung finden (zum Beispiel Haltestellen in den Siedlungsschwerpunkten).
- Und nicht zuletzt: In Grossüberbauungen wird zu Recht versucht, den Parkraumbedarf konzentriert in Einstellhallen zu befriedigen. Dadurch aber ent-

stehen zwischen Wohnung und Abstellplatz Wegzeiten, womit einer der Hauptnachteile des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr wenigstens tendenziell nachvollzogen wird.

Ueberforderung? — Häufig, wenn

- nicht eingesehen wird, dass der öffentliche Verkehr in vielen Belangen völlig anderen Gesetzmässigkeiten folgt als das Auto. Die Aussage, wonach dem öffentlichen Verkehr mit optimalen Anlagen für den Privatverkehr am besten gedient sei, ist ebenso unhaltbar wie verhängnisvoll.
- die spezifischen Anlagen für den öffentlichen Verkehr nicht von allem Anfang an in die Planung miteinbezogen werden und zum Beispiel Haltestellen auf «Abfallflächen» am Rande der Ueberbauung entstehen.
- investitionsseitig gespart wird. Häufig bewirkt dies eine Aufblähung der Betriebskosten, was zu einer sehr vorsichtigen, restriktiven Auslegung der Fahrpläne zwingt. Das magere Angebot vermag kaum Verkehrsnachfrage auf den öffentlichen Verkehr zu lenken —, womit der Teufelskreis geschlossen ist und sich die Zurückhaltung bei den Investitionen scheinbar als richtig erwiesen hat.
- die Kosten der Abstellplätze ganz oder teilweise in den Wohnungsmieten bzw. -preisen inbegriffen sind.

Zusammengefasst

Durch Grossüberbauungen wird die Wettbewerbsausgangslage zwischen privatem und öffentlichem Verkehr zugunsten des letzteren beeinflusst. Um diesen Effekt wirkungsvoll zu nutzen, bedarf es von Anfang an koordinierter Anstrengungen aller Beteiligten.

HARTMANN bekämpft den Lärm

Luftschalldämmung durch Blei-Gummi-Matten

Die von uns vertriebene Blei-Gummi- bzw. Blei-Kunststoff-Matte hat hervorragende physikalische Eigenschaften. Sie kann in den Stärken von 0,5–4 mm hergestellt werden und ist dabei sehr dicht und elastisch. Durch diese Matten lassen sich eine Vielzahl akustischer Forderungen erfüllen, die bisher nur mit voluminösen Konstruktionen möglich waren oder unerfüllt blieben.

Unsere Fachleute beraten Sie gerne über die Einsatzmöglichkeiten der Schalldämmmatten OPTIMIT.

HARTMANN + CO AG

Abteilung Lärmbekämpfung 2500 Biel Telefon 032 42 01 42

