

Die Stadt - ein Verkehrshindernis? : Leitbilder städtischer Verkehrsplanung und Verkehrspolitik in Zürich 1945-1975 [Jean-Daniel Blanc]

Autor(en): **Jaun, Rudolf**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **1 (1994)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Nutzungsbedingungen

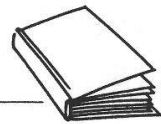
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Die geneigte Leserschaft spürt, wie sich der Architekt im Rezensenten – nunmehr selbst betroffen – gegen die spitze Argumentation von Dieter Hoffmann-Axthelm zu wehren beginnt und Einseitigkeiten der Ausführungen bemängeln möchte. Dieser Wunsch zum Widerspruch setzt sich fort, wenn Hoffmann-Axthelm die Ziele der Moderne, – namentlich des modernen Städtebaus mit seinem Konzept «der neuen Stadt» – in einem Ausmass für die Misere unserer Städte ursächlich verantwortlich macht, dass einem Fragen kommen: Hatte dieser moderne Städtebau (z. B. in Form der Stadtplanungsämter) tatsächlich die Macht, Entwicklungen derart zu beeinflussen? In welchem Verhältnis steht das, was von den Planungsämtern umgesetzt wurde, zu den ursprünglichen Intentionen der Pioniere der Moderne? Hier wäre beispielsweise anzumerken, dass das vielzitierte Postulat aus der «Charta von Athen» von der Trennung der Funktionen als Quelle allen städtebaulichen Übels in dieser verkehrserzeugenden Totalität, unter der wir heute leiden, mit Sicherheit *so* nicht gemeint war. Die Moderne war zwiespältiger, widersprüchlicher und auch umfassender in ihren – im besten Sinne aufklärerischen und durchaus humanistischen – Intentionen als das, was in der städtebaulichen Realität umgesetzt wurde. Von einem solchen Ausgangspunkt auszugehen hiesse, nach dem verloren gegangenen Ideengut zu fragen, zu fragen, warum es verloren ging, warum moderner Städtebau sich derart utilitaristisch «vereinseitigen» liess. Womit man im Grunde bei den Thesen von Jürgen Habermas zum unvollendeten Projekt der Moderne angelangt wäre, und nun so richtig schön grundsätzlich anfangen könnte, darüber zu diskutieren, worauf die Zukunft unserer Epoche zu gründen sei: auf der «Moderne» oder der «Postmoderne»?

Damit sollte nur angedeutet werden, dass das Buch von Dieter Hoffmann-

Axthelm reichlich Diskussionsstoff enthält und keine endgültigen Antworten geben will. Nichtsdestotrotz oder gerade wegen dieser konfliktfreudigen Argumentationsweise: Respekt vor dem ausgreifenden Ansatz, der dahintersteckt und die Publikation zu einem wichtigen Buch macht: weil darin Dinge in Zusammenhänge gebracht werden, die zusammen gehören. Ob daraus etwas Nachhaltiges «zusammenwächst», wird von unserer Fähigkeit zur Auseinandersetzung über die Stadt – und die Gesellschaft – der Zukunft abhängen.

Michael Koch (Zürich)

JEAN-DANIEL BLANC

DIE STADT – EIN VERKEHRSHINDERNIS?

LEITBILDER STÄDTISCHER VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSPOLITIK IN ZÜRICH 1945–1975

CHRONOS VERLAG, ZÜRICH 1993, 256 SEITEN, MIT ABB., GRAPHIKEN UND KARTEN, FR. 38.–

Mit dem Aufstieg des Automobils zum wichtigsten individuellen Verkehrsmittel nach dem Zweiten Weltkrieg nahm auch die Planungstätigkeit für die Bereitstellung des dazu nötigen Strassenraumes einen entsprechenden Aufschwung. Besondere Schwierigkeiten bot dabei die Aufgabe, den stark anwachsenden Automobilverkehr in den städtischen Raum zu integrieren. Dazu mussten differenzierte Vorstellungen entwickelt werden, waren doch das nationale Autobahnnetz und das kommunale Verkehrsnetz miteinander zu verbinden. Mit diesen «Leitbildern» befasst sich am Beispiel der Stadt Zürich die Dissertation von Jean-Daniel Blanc.

Zentrales Erkenntnisziel sind nicht die von Architekten, Verkehrsingenieuren und Planern entworfenen «Verkehrsplanungen» und realisierten Strassenbauten, sondern der «Umbruch» dieser Leitbilder in ■ 159

den frühen siebziger Jahren. Bis weit in die sechziger Jahre herrschte auch in der Stadt Zürich ein politischer Konsens über den grosszügigen, dem stetigen Wachstum des städtischen Bauvolumens und des Automobilverkehrs angepassten Ausbau des Strassennetzes. Kernstück der zürcherischen Verkehrsplanung bildete das sogenannte «Ypsilon», mit dem im Raum, in dem Limmat und Sihl zusammenfliessen, der Stadtzubringerverkehr und der Durchgangsverkehr mit einer integrierten Lösung bewältigt werden sollten. Gegen das Ypsilon, das über weite Strecken in die Flussläufe der Sihl und Limmat gelegt werden sollte, wie gegen ein U-Bahnprojekt und bald auch gegen kleinere Strassenbauprojekte erhob sich eine «Stadtopposition», die sich auf andere «Leitbilder» stützte und «Wohnlichkeit», «Lebensqualität», «Umweltverträglichkeit» usw. in den Vordergrund rückte. Der Autor vergisst nicht, auf den Stellenwert der Medien in diesen Auseinandersetzungen hinzuweisen. Etwa auf das 1970 entstandene Tages-Anzeiger-Magazin, das zum eigentlichen Sonntagsblatt der Neuen Linken Zürichs avancierte.

Es gelingt dem Autor, – mindestens für den Lesenden aus der Agglomeration Zürich – in packender Art und doch anspruchsvoller Verarbeitungsweise den Wandel von den unbestrittenen Leitbildern der Verkehrsplanung der fünfziger und sechziger Jahre zur Inszenierung neuer, alternativer Leitbilder durch die aus einer jungen Architekten- und Ingenieurgeneration und der politischen Linken bestehende «Stadtopposition» darzustellen. Besonders eindrücklich ist die Arbeit dort, wo beschrieben wird, wie in kürzester Zeit ein genereller Wertewandel stattfand und das, was eben noch als «normal» angesehen wurde, als «nicht mehr denkbar» erschien, wie zum Beispiel die Benützung von Flussläufen für Strassenkanäle. In diesem Zusammenhang wäre es reizvoll gewesen, wenn nicht nur der Wandel der virtuellen

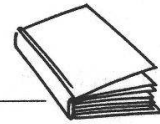
Leitbilder, sondern auch der «geschauten Bilder» der verwirklichten Strassenbauprojekte noch breiter zum Zuge gekommen wäre. Die Orientierungskraft der alternativen Leitbilder neben den immer noch wirkungsstarken Basisleitbildern ist nicht zu begreifen, ohne die «faktischen Bilder», etwa des ausschliesslich dem motorisierten privaten und öffentlichen Verkehr übergebenen Zürcher Bahnhofplatzes oder der Westtangente, die mehrere Quartiere zweiteilt und in ihrem Immissionsbereich die Wohnqualität stark reduziert. Quartiervertreter, die den Bau dieser behelfsmässigen Stadtautobahn zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Quartier unterstützt hatten, nahmen nach der Eröffnung angesichts des nun erfahrbaren Phänomens unverzüglich Stellung gegen dieses Bauwerk.

Der Autor versucht eingangs der Arbeit, eine Skizze der Entwicklung der schweizerischen Nachkriegsgesellschaft zu entwerfen, um den Leitbild-Wandel verorten zu können. Er zeichnet dabei ein etwas gar düsteres Bild der «konservativen und nationalistischen» Schweiz vor 1968. Zudem sitzt er dem klassenantagonistisch inspirierten Topos von der «Integration der Arbeiterschaft» auf. Er eignet sich dann auch nicht schlecht, um die verkehrspolitische Bekehrung der Sozialdemokraten feiern zu können.

Wer mit den kommunikations- und lerntheoretisch aufgeladenen Begriffen (Krise, Phase, Struktur, Stabilisierung usw.) der Siegenthaler-Schule nicht vertraut ist, tut gut daran, die kurzen theoretischen Grundlagen sehr genau zu lesen oder gleich zum neulich erschienenen Standard-Werk von Hansjörg Siegenthaler zu greifen.

Die 200 Seiten umfassende Dissertation lässt sich problemlos an einem Wochenende bewältigen. Keine Selbstverständlichkeit!

Rudolf Jaun (Zürich)



HANS ROHR

BUCHHANDLUNG &
ANTIQUARIAT
ZUM
OBERDORF AG
8024 ZÜRICH

Hauptsitz:
Oberdorfstrasse 5
Filmbuchhandlung:
Oberdorfstrasse 3
Antiquariat / Esoterik
Torgasse 4
Tel. 01 / 251 36 36
Fax. 01 / 251 33 44

Ein altmodisches, aber vielseitiges Bücherhaus mit
neuer und antiquarischer Literatur am Lager. Laufend
Nova-Verzeichnisse, besonders ausgerichtet auf

ALTE WELT & MITTELALTER
HUMANISMUS & REFORMATION

Vorrätig ist eine reiche Primär- und Sekundärliteratur

GERMANISTIK – ALLGEMEINE SPRACHWISSENSCHAFTEN
Spezielle Abteilungen: Texte und Interpretation,
Linguistik

PHILOSOPHIE

MEDIENKUNDE
Film, Fotografie, Ballett & Tanz, Zirkus, Journalismus

HELVETICA
Laufend Antiquariatskataloge: Allgemeines, Kantons-
und Ortsgeschichte