
Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	13
1.1. Ausgangspunkt der Untersuchung	13
1.2. Einteilung der Arbeit	14
1.3. Fragestellungen	15
1.4. Quellen	16
TEIL 1: REFLEXIONEN ZUM THEMA STADT	19
2. Das Spannungsverhältnis zwischen Stadt und Verkehr	21
2.1. Was ist eine Stadt?	21
2.2. Stadt als Ort der verdichteten Kommunikation	22
2.3. Verkehrs- und Raumbedürfnisse der Stadt	22
2.4. Das städtebauliche Dilemma	23
3. Die Stadt als Untersuchungsgegenstand der Geographen	27
3.1. Stadt und Standort	27
3.1.1. Walter Christallers Zentralortstheorie	27
3.1.2. Wachstumszentren	29
3.1.3. Standortvorteile	29
3.1.4. Verkehrsfunktionen	30
3.2. Der funktionelle Ansatz	30
3.2.1. Begriff der Stadtfunktion	30
3.2.2. Begriff der Stadtstruktur	31
3.2.3. Die City oder der Stadtkern	32
3.3. Einfluss des Verkehrs auf die Stadtstrukturen	33

4.	Verkehrs- und Raumprobleme in Städten anhand historischer Beispiele und bekannter Modelle	37
4.1.	Idealstädte in der Renaissance	38
4.2.	Die Antiurbanisten	39
4.2.1.	Frühindustrielle Utopien	39
4.2.2.	Frank Lloyd Wrights Nichtstadt	40
4.2.3.	Die Gartenstadtbewegung	42
4.2.3.1.	Schwachstelle bei den Antiurbanisten	42
4.2.3.2.	Ebenezer Howards Theorien	42
4.2.3.3.	Stadtzerstörende Wirkung von Gartenstädten	43
4.2.3.4.	Auswirkungen auf das Verkehrssystem	44
4.2.3.5.	Satellitenstädte	45
4.3.	Le Corbusiers Utopien zur Rettung der Städte	46
4.3.1.	Das neue Architekturverständnis	46
4.3.2.	Die Thesen der CIAM	46
4.3.3.	Die «Ville radieuse» als Modell für eine neue Stadt	47
4.3.4.	Das ungelöste Verkehrsproblem	48
4.3.5.	Wohnturmsiedlungen als moderne Gartenstädte?	49
4.3.6.	Le Corbusiers Einfluss auf den aktuellen Städtebau	50
4.4.	Jane Jacobs: Tod und Leben amerikanischer Städte	50
4.4.1.	Mannigfaltigkeit durch «laissez faire»	50
4.4.2.	Die Bedeutung von Jane Jacobs Theorie	51
4.4.3.	Kritik am Ideal des Wohnens im Grünen	52
4.5.	Der Aufstieg von «Suburbia»	53
4.5.1.	Siedlungsrealität in den USA	53
4.5.2.	Verwirklichung eines bürgerlichen Traums	53
4.5.3.	Bedeutung des Verkehrs für den Erfolg «Suburbias»	55
4.6.	Verkehrsgerechte Idealstädte	56
4.6.1.	Die Madrider «Ciudad Lineal»	56
4.6.2.	Soria y Matas Erbe	57
4.6.3.	Die Kammstadt	58
4.7.	Zusammenfassung	59

TEIL 2: GESCHICHTE DER EXPRESSSTRASSENPLANUNG IN DER SCHWEIZ	63
5. Städtische Verkehrsplanung um 1955 am Beispiel Zürichs	65
5.1. Zwei Exponenten verschiedener Denkart	65
5.1.1. Hans Marti	65
5.1.2. Kurt Leibbrand	67
5.1.2.1. Biographische Angaben	67
5.1.2.2. Aufgaben des Verkehrsingenieurs	68
5.1.2.3. Leibbrands Bild von der Stadt	69
5.1.2.4. Die Verkehrsnot der Städte	70
5.2. Die Zürcher Generalverkehrspläne	71
5.2.1. Der Plan Leibbrand/Kremer 1953	71
5.2.1.1. Zukunftsprognosen fürs Jahr 1980	71
5.2.1.2. Öffentlicher Verkehr	72
5.2.1.3. Privater Verkehr	73
5.2.1.4. Fernstrassen und Autobahnen	74
5.2.2. Der Plan Feuchtinger/Pirath 1954	75
5.2.3. Zusammenfassung und Interpretation	77
6. Die schweizerische Nationalstrassenplanung	79
6.1. Begriff der Nationalstrasse	79
6.2. 1950: Rückstand der Schweiz	80
6.3. Eingabe der Studienkommission für Hauptstrassenausbau	81
6.4. Einsetzung der Planungskommission	82
6.5. Autobahnplanung als hauptsächliche Aufgabe	83
6.6. Organisationsform der Planungskommission	83
6.7. Stadtverkehrsexperten in der Kommission	85
6.8. Rasches Voranschreiten der Planungsarbeiten	87
6.9. Die Auflösung der Kommission	89
6.10. Folgerungen	90
6.10.1. Zeitnot	90
6.10.2. Autobahnplanung als technisches Problem	91
6.10.3. Zusammenfassung	92

7.	Das Konzept des schweizerischen Nationalstrassennetzes	93
7.1.	Das Strassenkreuz	93
7.2.	Konzeptionelle Verunsicherung durch Netzvergrößerungen	94
7.3.	Konzeptstreit in der Planungskommission	95
7.4.	Beschluss eines pragmatischen Vorgehens	96
7.5.	Nachträgliche Netzbeurteilung mit der Zentralortstheorie	97
7.6.	Die Folge für die Städte	98
8.	Das Expressstrassenkonzept	99
8.1.	Begriff der Expressstrasse	99
8.2.	Implikationen	100
8.2.1.	Zentralistisch-citygerichtetes Denken	100
8.2.2.	Anpassung an die wirtschaftlichen Gegebenheiten	101
8.2.3.	Strassenplanung als Engpassbeseitigung	102
8.3.	Eine amerikanische Lösung für die Schweiz	102
8.3.1.	Frühe Vertrautheit mit den Verhältnissen in den USA	102
8.3.2.	Die Schrift «Lehren aus dem Strassenbau in den USA»	104
8.3.3.	USA-Reise der Planungskommission	105
9.	Die offizielle Expressstrassendoktrin und die Realität	107
9.1.	Vorschläge der Planungskommission	107
9.2.	Rechtfertigung der Expressstrasse in St. Gallen	108
9.3.	Bedeutung der Verkehrszählungen	109
9.4.	Erste Verzögerungen	111
9.5.	Der unveröffentlichte vierte Band des Schlussberichtes	112
9.6.	Kritischer Befund eines Beamten im Oberbauinspektorat	113
9.7.	Kritische Haltung des Finanzdepartements	114

10. Behandlung der Expressstrassen durch das Parlament	117
10.1. Debatten in der Kommission des Nationalrats	117
10.2. Beratungen im Parlament	118
10.2.1. Forderung nach mehr Mitsprache	118
10.2.2. Ausschaltung der lokalen Legislativen	120
10.3. Folgen für die Expressstrassen im Netzbeschluss	122
10.4. Interpretation	123
11. Die Planungsschwierigkeiten in den einzelnen Städten	125
11.1. Lausanne	125
11.1.1. Expressstrassenplanung mit Widerwillen	125
11.1.2. Lausanner Behörden für Umfahrung	126
11.1.3. Berns Beharren auf der Expressstrassenlösung	127
11.1.4. Die Projekte des ASF	128
11.1.5. 1961: Verzicht auf die Expressstrassenlösung	128
11.1.6. Zusammenfassung und Interpretation	129
11.2. Basel	129
11.2.1. Der Vorschlag der Planungskommission	129
11.2.2. Gegenvorschlag der Basler Architekten	130
11.2.2.1. Das Stadtmodell hinter dem Gegenvorschlag	131
11.2.2.2. Ein Autobahnring für Basel	131
11.2.3. Streit um eine innere oder äussere Tangente	132
11.2.4. 1964: Einlenken des ASF	133
11.2.5. Zusammenfassung und Interpretation	134
11.3. Luzern	135
11.3.1. Der Vorschlag der Planungskommission	135
11.3.2. Verzögerung durch das Gegenprojekt eines Laien	136
11.3.3. Demokratische Legitimierung durch die Parlamente	136
11.3.4. 1962: Ungültigkeitserklärung einer Initiative	137
11.3.5. Zusammenfassung und Interpretation	138
11.4. Genf	139
11.4.1. Das Projekt der Genfer Regierung	140
11.4.2. Widerstand der ARGÄ	140
11.4.3. Der Vorschlag einer Buchtüberquerung	142
11.4.4. Westumfahrung als letzte Lösung	143
11.4.5. Zusammenfassung und Interpretation	144

11.5.	St. Gallen	144
11.5.1.	Das offizielle Projekt	144
11.5.2.	Gegenvorschlag eines Gemeinderates	145
11.5.3.	Die Taktik der Regierung	145
11.5.4.	Eine Umfrage des LdU	147
11.5.5.	Ein Kompromiss als Lösung	148
11.5.6.	Zusammenfassung und Interpretation	149
11.6.	Bern	150
11.6.1.	Der offizielle Vorschlag	150
11.6.2.	Widerstand im Norden der Stadt	151
11.6.2.1.	Abstimmung über einen Baulinienplan	151
11.6.2.2.	Einsprachen gegen Projektierungszone	151
11.6.3.	Kein Kompromiss bei der Osttangente	152
11.6.4.	Scheitern der Expressstrasse wegen Baukosten	153
11.6.5.	Ausblick	154
11.6.6.	Zusammenfassung und Interpretation	155
11.7.	Zürich	155
11.7.1.	Der offizielle Vorschlag der Zürcher Arbeitsgruppe	155
11.7.1.1.	Zusammenhang zum GVP Feuchtinger/Pirath	156
11.7.1.2.	Die drei Expressstrassenäste	157
11.7.1.3.	Städtebauliche Konsequenzen	158
11.7.1.4.	Wertung des Arbeitsberichts	158
11.7.2.	Gegenvorschlag einer oppositionellen Gruppe	159
11.7.2.1.	Die Zürcher Arbeitsgruppe für Städtebau (ZAS)	159
11.7.2.2.	Städtebauliche Forderungen der ZAS	159
11.7.2.3.	Städtebauliche Konsequenzen	160
11.7.2.4.	Wertung des ZAS-Berichtes	161
11.7.3.	Behandlung des Gegenvorschlages ZAS	161
11.7.4.	Genehmigung eines Teils der Sihlhochstrasse	162
11.7.5.	Milchbucktunnel und Westtangente	163
11.7.6.	«Y» als Bestandteil eines Zürcher Gesamtkonzeptes	164
11.7.7.	Der Nordring als Ausweg	166
11.7.8.	Zusammenfassung und Interpretation	166

12. Architekten contra Expressstrassen	169
12.1. Die Resolution des BSA	169
12.2. Vortrag: Die Krise der Stadt	170
12.3. Antwort des Direktors des ASF	171
12.4. Bedeutung der BSA-Tagung	172
13. Das Scheitern des Expressstrassenkonzeptes	175
13.1. 1965: Wende auf dem Amt für Strassen- und Flussbau	175
13.2. Hintergründe	176
13.3. Ausblick	177
TEIL 3: DAS STÄDTEBAULICHE IDEENGUT DER STRASSENPLANER	179
14. Zusammenfassung des empirischen Teils	181
15. Dem am Stadtzentrum ausgerichteten Denken auf der Spur	187
15.1. Exkurs 1: Das Phänomen der «Stadtflucht»	188
15.1.1. Tendenzen der 1960er Jahre	188
15.1.2. Bedeutung der Aufwertung von Stadtzentren	189
15.1.3. Zusammenhang zwischen Aufwertung und Erschliessung	189
15.1.4. Wandermotive der Stadtbewohner	190
15.1.5. Autobahnplanung und Abwanderung	191
15.2. Exkurs 2: Das Beispiel der USA	192
15.2.1. Der Ursprung der Stadtautobahnen	192
15.2.2. Die Vorreiterrolle der USA	193
15.2.3. Kritische Stimmen zur Entwicklung in den USA	194
15.2.3.1. Lewis Mumfords Analysen	194
15.2.3.2. Victor Gruens Vorschläge	195
15.2.3.3. Opposition in der Bevölkerung	197
15.3. Verkehrsplaner als «Anti-Urbanisten»	198
16. Schlusswort	201

17. Anmerkungen	205
18. Literatur- und Quellenverzeichnis	245
18.1. Ungedruckte Quellen	245
18.1.1. Schweizerisches Bundesarchiv Bern	245
18.1.2. Stadtarchiv Zürich	246
18.2. Gedruckte Quellen	246
18.2.1. Amtliche Berichte und Publikationen	246
18.2.2. Zeitgenössische Publikationen und Aufsätze	248
18.3. Literatur	251
18.4. Periodika	256
19. Abkürzungsverzeichnis	259
20. Anhänge	263