Gestaltverlust - auch ein Verkehrsproblem: Strassenraumgestaltung im Ortskern

Autor(en): **Lischner, Karin R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **107 (1989)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-77082

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Literaturverzeichnis

[1] Schweizerische Bauwirtschaftskonferenz, Bericht der Geschäftsstelle zum Geschäftsjahr 1986/87
[2] Baugrund-Recycling reduziert Neuland-Verbrauch, Erwin Grimm, St.-Galler Tagblatt, 27.2.1988
[3] SBV-Selbstportrait
[4] Neue Ideen gesucht, *Dr. W. Loretan*, Der Freisinn, September 1988
[5] *Le Corbusier*, Leitsätze des Städtebaues, zitiert in Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts, Ulrich Conrads, Vieweg 1986
[6] Herkunftswörterbuch, Duden 1963
[7] *Herbert Marcuse*, zitiert von Franz Füeg, Werk/Bauen und Wohnen 7/8, 1988
[8] Bauen in Zürich, *Ursula Koch*, Schweizer Ingenieur und Architekt, 16.6.1988
[9] Ist Zürich gebaut? Schlimme neue Philosophie, Neue Zürcher Zeitung, 4.5.1988.
[10] Die postmoderne Kultur, *Peter Koslowzki, C. H. Beck*. 1987
[11] Die Zeit drängt, *Carl Friedrich von Weizsäcker*, Hauser 1988.
[12] Das Prinzip Verantwortung, *Hans Jonas, Suhrkamp* 1984

Überarbeitete Fassung eines Vortrages, gehalten am 9. November 1988 anlässlich der Plenarversammlung der Schweiz. Bauwirtschaftskonferenz.

bewohnten Gebäude. Die Verantwortungen können nicht aufgeteilt werden: Rohbau - Innenausbau oder Hochbau -, Tiefbau. Es braucht eine Führung des Bauprozesses, welche immer alle Elemente gleichzeitig berücksichtigt. Unsere traditionellen politischen und administrativen Strukturen sind dieser Aufgabe nur bedingt angepasst. Die politischen Instanzen sind oft mit der Fülle und der Komplexität der anfallenden Entscheide überfordert. Die Verwaltung beruft sich auf die Autonomie ihrer Linienfunktion. Die grenzüberschreitenden Aufgaben (Umweltschutz, Wirtschafts- und Kulturförderung) werden als Störungen angesehen.

□ Die vierte Herausforderung geht noch weiter. Sie führt zu philosophischen und ethischen Fragen. Es wird gesagt, dass der Mensch heute von der Komplexität der Probleme überfordert sei. Sein Denkapparat sei zum Überleben und nicht zum Denken ausgebildet. Es wird gesagt, dass die Zeit drängt [11], dass wir an Stelle des «erbarmungslosen Optimismus» eine «barmherzige Skepsis» setzen müssen [12].

Die Zukunft der Bauwirtschaft hängt nicht davon ab, ob es gelingt, bei der Bevölkerung ihr gegenüber eine positivere Einstellung zu erreichen, sondern ob es gelingt, für die Wertvorstellungen der Bevölkerung der Bauwirtschaft die richtigen Aufträge zu erteilen. Das ist die gesellschaftliche Aufgabe, vor der wir stehen. Wenn dabei das Prinzip Verantwortung massgebend ist, müssen wir das Prinzip Hoffnung nicht vergessen.

Adresse des Verfassers: *C. Fingerhuth*, dipl. Arch. ETH/SIA, Kantonsbaumeister Kanton Basel-Stadt, Münsterplatz 11, 4051 Basel.

Gestaltverlust - auch ein Verkehrsproblem

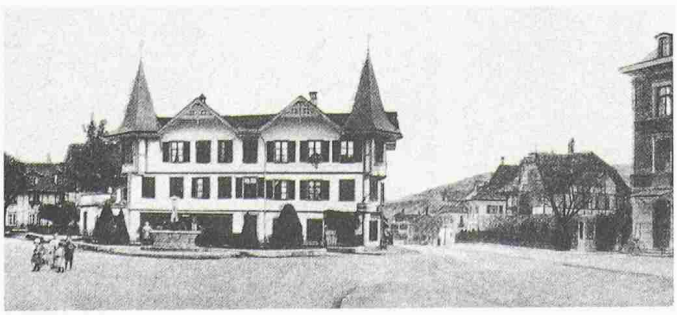
Strassenraumgestaltung im Ortskern

Die Rückeroberung des öffentlichen Raumes benötigt dringend ein Teamwork zwischen Ingenieur, Architekt, Grüngestalter und Künstler.

VON KARIN R. LISCHNER, ZÜRICH

Was beeindruckt uns an mittelalterlichen Städten und Dörfern? Warum fühlen wir uns dort so wohl? Wir spüren die Poesie dieser Räume und fragen uns, wodurch sie entsteht. Sind es spezielle Einzelelemente, wie die figuralen Fassaden, die belebten Gassen und Plätze, die bewunderten Kunstwerke, die diese Atmosphäre schaffen? Es ist wohl mehr. Es ist das harmonische Wechselspiel zwischen all den Bausteinen, aus denen ein Dorf, eine Stadt zusammengesetzt ist. Häuser, Gärten, Gassen, Strassen, Plätze bilden ein wohlabgestimmtes Ganzes und dieses Ganze ist mehr als die Summe der Einzelteile.

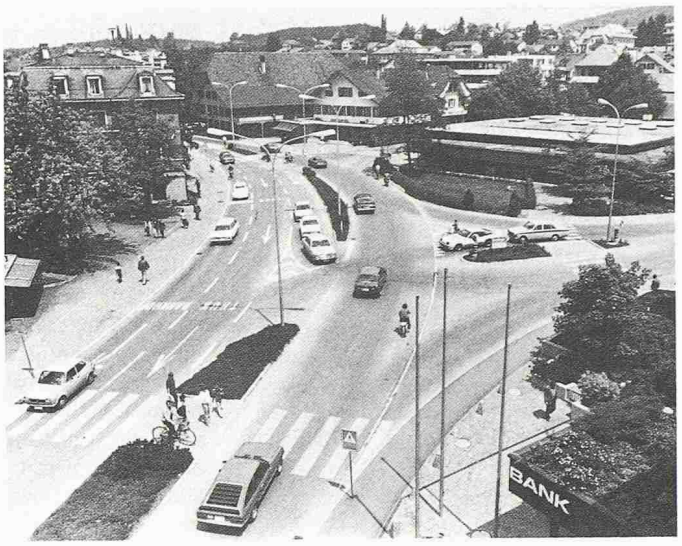
Dies ist die architektonische Betrachtungsweise. Strassen und Plätze hatten aber zudem in der Vergangenheit eine wichtige gesellschaftliche Bedeutung. Sie waren einerseits der Ort der kollektiven Produktion und des Güteraustausches - denken wir nur an die Handwerkergassen und die Marktstrassen -, andererseits der Raum, in dem neben Gütern auch Gedanken und Meinungen ausgetauscht und Streitigkeiten ausgetragen wurden. Das alte Foto von Münsingen BE erzählt davon.



Vor der Druckerei, einem typischen Gebäude von Münsingen BE, trennte sich früher die Strasse links in Richtung Tägertschi, rechts in Richtung Thun

Der gleiche Platz heute: es heisst nur noch rechtzeitig einspuren... (Bilder aus: «Münsingen, Erinnerung und Gegenwart»)

Der Dorfplatz als Begegnungsraum, Münsingen Anfang des Jahrhunderts



Der Dorfplatz als Strassenraum, Münsingen 1983

Die Zerstörung der öffentlichen Räume

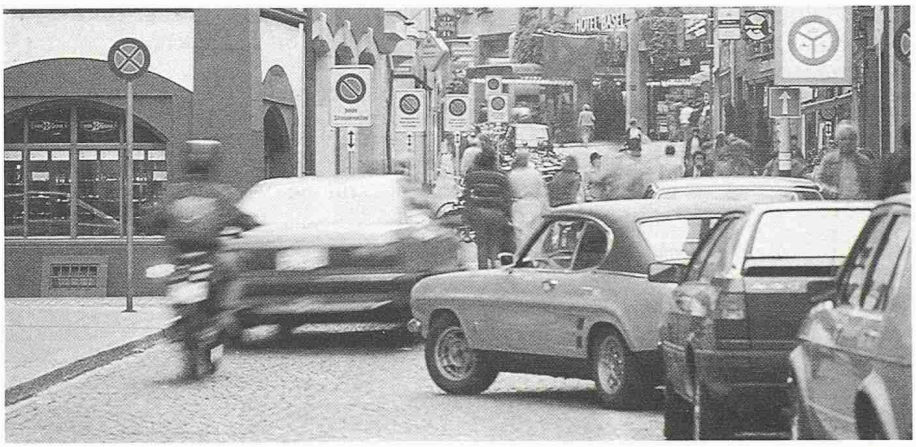
Betrachten wir als Beispiel Münsingen zu Beginn des Jahrhunderts und im Jahr 1983, so stellen wir eine frappante Veränderung fest: Ist das noch dasselbe Dorf? Was ist passiert?

Der soziale Bezug zwischen Strasse und Gebäude scheint verlorengegangen zu sein. Die Menschen haben sich in ihre private Sphäre, in ihre Wohnungen und jetzt teilweise auch ihre Autos zurückgezogen. Der öffentliche Raum ist fast nur noch auf ein technisches Produkt, auf das Auto abgestimmt. Typische Gebäude – in Münsingen z.B. die Druckerei mit ihren markanten Ecktürmen – mussten weichen. Der Asphalt dehnte sich aus. Früher konnte man an der Gestaltungsqualität der Strassenräume ihre Bedeutung ablesen. Heute führt der Verfall der ästhetischen Werte durch einen nur auf fahrdynamische Elementarbeziehungen reduzierten Strassenbau zu ernsthaften städtebaulichen, aber auch verkehrstechnischen Problemen.

Nicht nur wurden die früheren Begegnungsräume zu schwer überschreitbaren Schneisen. Es entwickelte sich auch eine Sekundärarchitektur, die ihren Namen nun wirklich nicht verdient. Verkehrsschilder, Ampeln, Fahrleitungsdrähte, Billettautomaten, Telefonkabinen, Trafostationen und Blumenkübel machen sich dort breit, wo früher Gestaltung gefragt war.

Die Verunsicherung des Autofahrers

Aber auch diejenigen, für die alle anderen Werte geopfert wurden, sind nicht recht glücklich geworden. Menschen reagieren nicht nach rechnerischen Regeln. Bei eintöniger Gestaltung werden sie schneller müde. Die Griffigkeit



Stadtreparatur in Basel: Vormittags ist die Schneidergasse Verkehrsraum und dient den zahlreichen Geschäften zur Anlieferung

Nachmittags – während der Sperrzeit – wird die gleiche Strasse zum Treffpunkt (Bilder: Baudepartement des Kt. Basel)

Literatur

- *Knopflacher, H.:* Der Mangel an Ästhetik als Verkehrsproblem, in: Festschrift für Friedrich Moser, Gestalteter Lebensraum, Gedanken zur örtlichen Raumplanung
- *Lischner, K.R.:* Der öffentliche Raum im Wandel, Journal GSMBK 1/1, 1988
- *Wenger, E.:* Münsingen, Erinnerung und Gegenwart, Buchverlag Fischer Druck AG, Münsingen 1983
- Baudepartement des Kantons Basel, Amt für Kantons- und Stadtplanung (Hrsg.): Neugestaltung von Strassen und Plätzen sowie neugeschaffene und ausgebaute Fusswege im Gebiet der Stadt Basel 1975–1985

eines Strassenbelages können sie nur optisch erfassen, und auf einer mit dem Kurvenlineal nach Autobahnnormen gestalteten Dorfstrasse verhalten sie sich wie auf einer Hochleistungsstrasse. Das Gefühl für Gefährlichkeit geht verloren. Objektiv vorhandene Gefahren müssen auch subjektiv empfunden werden. Mehr Verkehrssicherheit im Ortskern erfordert aus diesem Blickwinkel ein anderes Erscheinungsbild der Strasse.

Die Verantwortung für den öffentlichen Raum: ein heisses Eisen

Das Fatale an dieser Situation ist, dass niemand für den – für ein funktionierendes Gemeindeleben – wichtigen Bereich die Verantwortung übernehmen will. Der Ingenieur zieht sich auf berechenbare strassentechnische Erfordernisse zurück, der Architekt entwirft lieber repräsentative Einzelbauten, der Grüngestalter fühlt sich im Strassenraum überflüssig, und der Künstler garniert die entstandenen Hässlichkeiten zum Schluss mit etwas künstlerischem Schmuck. (Gemeint sind hierbei immer Frauen *und* Männer). Die Kompliziertheit der Materie und die an die verschiedensten Stellen delegierte Verantwortung verwirrt die Eigentümer des öffentlichen Raumes – die Bewohner – so sehr, dass sie sich lieber nicht darum kümmern und Sachzwänge für die Misere verantwortlich machen.

Die Rückeroberung

Aber nicht alle verhalten sich so. Es gibt Gemeinden, die sich ihrer eigenen Lebensräume wieder annehmen. Die Gemeinde *Muttenz* hat vor kurzem einen Projektwettbewerb für die Strassenraumgestaltung im Ortskern ausgeschrieben. Die Gemeinde *Münsigen* wird (voraussichtlich im Mai 89) einen Ideenwettbewerb für die Gestaltung der Kantonsstrasse im Kernbereich und die Reparatur der angrenzenden Räume ausschreiben. (Da der Coop-Laden abgebrochen wird, lockt auch noch ein Bauauftrag).

Beide Gemeinden erwarten, dass Architekten, Ingenieure und Grünplaner sich zusammenschliessen und gemeinsam Lösungen für die interessante, aber schwierige Aufgabe erarbeiten. Ein Team, in dem der Ingenieur die technischen Belange berücksichtigt und die Gestaltungs-Freiräume angibt, der Architekt das Erscheinungsbild des Dorfes durch neue Gestaltungsvorschläge verbessert, der Künstler durch sein Werk die Bedeutung dieses Ortes hervorhebt und der Gartengestalter die Atmosphäre durch städtisches Grün akzentuiert. Man darf gespannt sein, was dabei herausschaut.

Adresse der Verfasserin: *Karin R. Lischner,* Allenmoosstr. 125, 8057 Zürich.

Neugestaltung Dorfplatz Bertschikon

Ein Beitrag zur Dorferneuerung

Der Dorfplatz von Bertschikon, Gemeinde Gossau, Zürcher Oberland, wurde in den Jahren 1984–1986 umgebaut und umgestaltet. Die dabei verwirklichte Projektidee geht von grundsätzlichen Gedanken für eine neue Umweltgestaltung aus und wurde von Verkehrsplaner/Architekt und Bauingenieur gemeinsam erarbeitet.

Strassen und Plätze sind Träger der Ortsentwicklung

Strassen und Plätze waren, sind und bleiben wichtige Träger für die Ortsentwicklung. So waren Strassen im Zeitalter des Landstrassenbaues mitverantwortlich für Dorf- und Stadtgründungen sowie für deren weitere bauliche, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung. Bei der Umwandlung der Landstrasse zur leistungsfähigen Autostrasse waren dann Strassenbauten sehr oft schuld an der Beeinträchtigung des gewachsenen Ortsbildes und damit des öffentlichen Lebensraumes. An den überdimensionierten Autostrassen entstanden zudem häufig lieblos gestaltete Strassenfassaden im Zuge von Neubau-

VON WERNER STREICH, HEINZ SCHMID, KLAUS HORNBERGER, ZÜRICH, UND HANSRUEDI KELLER, GOSSAU

ten, was sich auf die Atmosphäre in diesen Ortschaften und das Wohlbefinden ihrer Bewohner zusätzlich ungünstig auswirkte.

In der Dorfmitte wurde ein neuer Lebensraum geschaffen

Heute haben Bürger, Politiker und Strassenbauer erkannt, dass einerseits leistungsfähige Autostrassen mit entsprechenden Ortsumfahrungen zur Bewältigung des überregionalen Durchgangsverkehrs zur Verfügung stehen müssen und anderseits Ortsdurchfahrten nicht mehr wie früher ohne Bezug zum Ortsbild gestaltet werden dürfen. Die Neugestaltung von Ortsdurchfahrten muss also Rücksicht nehmen auf den vorhandenen Lebensraum, die örtliche Bausubstanz und die weitere Ortsentwicklung. Gut gestaltete Ortsdurchfahrten können so zu einem positiven Bestandteil des Ortsbildes und der Ortsentwicklung werden und sind nicht mehr nur Fremdkörper im Ortsbild, wie dies bei den nach rein strassen- und verkehrstechnischen Gesichtspunkten erstellten Strassen der Fall ist. Im obigen Sinn und Geist gestaltete Strassen sind jedoch nur in Zusammenarbeit von Ingenieur und Architekt möglich. Mit der Neugestaltung des Dorfplatzes von Bertschikon wurde in der Dorfmit-