Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 59 (1972)

Heft: 5: Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

Zu diesem Heft

Wir leben in einer Zeit aufregender Erfindungen: der Atomtechnik, der Transistortechnik, der Raketen, der Automation. Aber auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist seit Jahrzehnten nichts mehr erfunden worden, es sei denn, man rechne den automatischen Zigarettenanzünder am Volant des Autos oder die kleinen Räder des modischen Fahrrades zu den Erfindungen. Die Veränderungen im Verkehrswesen sind also lediglich quantitativer Natur und haben in den letzten Jahren den Charakter eigentlicher Disproportionalitäten angenommen.

Wir zeigen in diesem Heft Alternativen zu dem bisher als unabänderlich hingenommenen Gang der Dinge, zum verhängnisvollen Zirkel, der gebildet wird von mehr Autos, mehr Straßen, mehr innerstädtischen Parkplätzen, mehr Verkehrslärm, aus der Stadt verdrängten Familien, daher wieder mehr Autos und so fort. Diese Alternativen sind nicht alle eigentliche Erfindungen, sie sind großenteils einfach ein besserer Einsatz vorhandener Mittel und eine bessere Kombination existierender Techniken.

Das Auto hat bekanntlich die fatale Qualität, dienlich zu sein von der Besorgung im Quartier bis zur Reise quer durch den Kontinent. Nicht so die öffentlichen Transportmittel: die Straßenbahn hat ihre Geschwindigkeit und damit ihren Bereich und ihre Stationsabstände, die Bundesbahn daneben hat ihren viel größeren, aber ebenso diskreten Einsatzbereich. Neue Verkehrsmittel müßten die unterhalb, zwischen und oberhalb dieser beiden Massentransportmittel liegenden Bereiche bestreichen. Da wäre unterhalb der Straßenbahn einmal das Trottoir roulant; zwischen Straßenbahn und Bundesbahn die nicht-konventionellen Schnellbahnen, und oberhalb der Bundesbahn der Jumbo-Jet mit Eisenbahnanschluß. Nicht zu vergessen: fast noch wichtiger als das einzelne Verkehrsmittel ist ihr kombinierter Einsatz, denn die meiste Zeit verliert man beim Warten, beim Umsteigen und am Fahrkartenschalter. Red.

Verkehrsregelungen in historischen Zentren

Einleitend zu diesem Heft präsentieren wir vier Beispiele von Verkehrsregelungen in historischen Zentren: Como, München, Perugia und Siena. Während sich in vielen Städten und Großstädten – darunter auch in einigen schweizerischen – die Politiker und die Planer noch immer nicht von der fürchterlichen Vorstellung der autogerechten Stadt befreien können, verfolgen die dargestellten Initiativen ein humaneres Ziel: die Befreiung der Zentren vom privaten Autoverkehr und die entsprechende Wiedererlangung eines Teils des urbanen Raumes für den Stadtbewohner. Zwar sind diese Beispiele nicht die einzigen, und die Art ihrer Durchführung ist weder sensationell noch fehlerfrei. Dennoch ist die Motivation ihrer Realisierung zweifellos positiv: deshalb haben wir sie publiziert. Red.

Como: Zentren von wirtschaftlichem und kunstgeschichtlichem Interesse

Von Enrico Mantero

In der Città Murata gibt es Orte mit verschiedenen ambientalen Eigenarten, die in ihrer Gesamtheit die Geschichte ihrer Entstehung bezeugen. Diese Orte können die Grundlage für die zukünftige Organisation des sozialen Lebens bilden. Ein erster wichtiger Ort ist die Piazza del Duomo als politisches, religiöses und kommerzielles Zentrum. Hier befinden sich das Broletto, ein geschichtliches Gebäude, in dem sich die Stadtpolitik abspielte, und die Kathedrale, das alte Gebäude der kirchlichen Macht. Heute sind ein großes Lagerhaus, viele Bars, Restaurants und Geschäfte verschiedener Art hinzugekommen. Auf der Piazza del Duomo finden auch hie und da musikalische Darbietungen und andere öffentliche Vorstellungen statt. In der Nähe dieser Zone befinden sich das Teatro Sociale, ein Werk aus neoklassischer Zeit, und das Freilichttheater, das heute als Parkplatz verwendet wird; beide Gebäude stehen auf dem Bezirk des alten Kastells aus der Visconti-Periode. Ein ähnliches Ambiente hat sich im Verlaufe der Geschichte um die Piazza San Fedele gebildet. Die Basilika San Fedele war einst die alte Kathedrale und bildete zusammen mit dem Baptisterium San Giovanni in Atrio das religiöse Zentrum, das von Geschäftsgebäuden umgeben war. Auf diesem Platz fand der Getreidemarkt statt. Heute bestehen beide Funktionen weiter, wobei besonders die kommerzielle recht effizient ist. Piazza San Fedele und Piazza del Duomo sind durch die kommerziellen Achsen der Via Vittorio Emanuele und der Via Bernardino Luini miteinander verbunden. Die Piazza Cavour, ein Ort, dem wegen der Sicht auf den See und die Hügel hoher landschaftlicher Wert zukommt, ist gegenwärtig durch die Präsenz des Großteils der Kreditinstitute degradiert. Ein weiteres Element von grundlegender geschichtlicher und ambientaler Wichtigkeit bilden mit mittelalterlichen Stadtmauern mit den Alleen im Süden, Westen und zum Teil im Osten; heute dienen diese Alleen als Parkplätze, weshalb der Baumbestand als solcher der Bevölkerung nicht zur Verfügung steht. Sonst bestände hier unmittelbar außerhalb der Mauern eine Art von linearem Park.