

Wettbewerb Kantonstrasse in Köniz

Autor(en): **Michel, Suzanne / Fingerhuth, Carl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957579>

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.

Wettbewerb Kantonstrasse in Köniz

Die Gemeinde Köniz ist für ihr Verkehrskonzept und für ihre Öffentlichkeitsarbeit bei der Umgestaltung des Neuhausplatzes mit je einem ersten Platz beim dritten "Schweizerischen Preis zum Schutz der Fussgängerinnen" durch die ARF und den VCS ausgezeichnet worden. collage gratuliert herzlich!

Das Tiefbaumt des Kantons Bern und die Gemeinde haben mit dem Wettbewerb zur Neugestaltung der Kantonstrassen im Zentrum von Köniz Neuland beschritten. Für einmal wurde eine Strassenumgestaltung nicht im Direktauftrag vergeben. Mit dem Wettbewerb sollte ein Bearbeitungsteam gesucht werden, das verkehrstechnisch als auch städtebaulich überzeugende Lösungen anbieten kann. Im Vordergrund standen dabei, neben der starken Verkehrsbelastung, die Verkehrsprobleme, die die beiden Niveauübergänge über die Schwarzenburgbahn verursachen. Das erstprämierte von 25 eingereichten Projekten baut auf dem heutigen Verkehrsregime auf und enthält, abgesehen von einem durchgehenden Mittelstreifen, eigentlich keine grossen Würfe. Das Projekt geht jedoch ausserordentlich sensibel mit dem Strassenraum um, was sich in vielen Details zeigt.

Mit Carl Fingerhuth, Leiter der Jury, unterhält sich Suzanne Michel, ebenso Mitglied der Jury

Beim Ansehen der Projekte bezüglich ihrer städtebaulichen Aussagen hatte ich als Nutzerin und Nichtarchitektin das Gefühl, dass das Repertoire an gestalterischen Eingriffen eigentlich recht gering war. Nicht wenige Projekte haben sich praktisch auf das Pflanzen von Bäumen beschränkt. Ist das Ausdruck einer ge-

wissen Hilflosigkeit oder sind die Handlungsspielräume für solche Strassenumgestaltung bzgl. Städtebau eben doch recht klein?

Hier muss ich etwas vorausschicken. Die Suche nach Identität in der Stadt, nach Heimat und Emotionalität wird zu einem sehr wichtigen Thema in der städtebaulichen Diskussion. Diese Anliegen lassen sich in erster Linie im öffentlichen Raum umsetzen. Hier sind auch die Voraussetzungen günstig, weil der Wertewandel in der Verkehrsplanung bewirkt, dass Verkehrsflächen plötzlich nicht mehr ausschliesslich für den Verkehr gebraucht werden. Bisher wurden Strassenräume meist von Verkehrsingenieuren und Tiefbauspezialisten nach den Kriterien Funktionalität und Dauerhaftigkeit gestaltet. Für städtische Aussenräume wäre aber die gleiche Sorgfalt gefragt, wie für Hochbauten. Zum Handlungsspielraum ist zu sagen, dass es eben auch hier nicht um die grossen Würfe geht, sondern um das Neuorganisieren von Flächen, um Querungen, Bepflanzung, Strassenbeläge, Beleuchtung, etc.. Das Gefühl von Sicherheit und Wohlbefinden im öffentlichen Raum hängt eng mit diesen Elementen zusammen. Wir müssen uns wieder neu damit auseinandersetzen. Ich finde, die Handlungsspielräume sind eigentlich gross. Dabei sind aber auch die planerischen Instrumente von Bedeutung. Wir brauchen dreidimensionale Gestaltungsvorstellungen für den städtischen Raum, die Strukturen vorgeben, aber Handlungsspielräume offen lassen.

Es fällt auf, dass es zwar mehrere Projekte gab, die für die Verkehrsprobleme gute Lösungen lieferten, dass es aber eigentlich nur beim Siegerprojekt wirklich gut gelungen ist, die Verkehrslösung städtebaulich überzeugend umzusetzen. War die Aufgabe, im gleichen Bearbeitungsschritt sowohl verkehrstechnische als auch städtebauliche Lösungen zu erarbeiten eine Überforderung?

Es war vielleicht eine Überforderung, weil die Aufgabe verkehrstechnisch anspruchsvoll war und weil es bisher wenig Gelegenheiten gab, wo Verkehrsplaner und Architekten eine Zusammenarbeit einüben konnten. Gerade die Architekten hatten bisher wenig Möglichkeiten, auf diesem Gebiet zu arbeiten und sich mit den Grundregeln der Verkehrstechnik vertraut zu machen. Trotz Schwierigkeiten muss das Zusammenwirken von Verkehrsplanung und Städtebau aber zu einer Selbstverständlichkeit werden. Ich denke, hier stehen wir wirklich am Anfang einer neuen Aufgabe. Wir müssen einen neuen Diskurs über Strassen und öffentliche Räume entwickeln. In der Architektur gibt es diese sich immer wieder ändernde Diskussion zu richtig und falsch. Bezüglich Strassenumgestaltung fehlt uns diese Auseinandersetzung weitgehend.

Dieser Wettbewerb hat ja einen gewissen Pilotcharakter. Ist der Projektwettbewerb das richtige Verfahren, um bei solchen komplexen Situationen zu befriedigenden Lösungen zu kommen? Hätte man zweistufig vorgehen können? Alternativen?

Wenn man mit dem ersten Preis nicht ein alleinständiges Projekt gefunden hätte, wäre aus dem Verfahren vermutlich ein 2-stufiger Wettbewerb geworden. Von der Idee, zuerst die Verkehrsplaner die möglichen Lösungen auf den Tisch legen zu lassen und diese dann städtebaulich zu optimieren, halte ich wenig, denn gewisse gute Ideen, beispielsweise die Tiefgarage Blauecker sind eben genau aus dem Zusammenspiel von Städtebau und Verkehr entstanden. Es wäre denkbar gewesen, anstatt eines Projektwettbewerbes einen Ideenwettbewerb zu machen. Der Wettbewerb war ja auch ein Zwischending, indem der Detaillierungsgrad stark den

TeilnehmerInnen überlassen wurde und in der Preisvergabe, abgesehen vom ersten Preis, eher Ideen als Gesamtprojekte belohnt wurden. Aber ich denke, es war trotzdem richtig, den Wettbewerb als Projektwettbewerb auszuschreiben und damit auch Fragen der Realisierung, Kosten und Etablierung ins Zentrum zu rücken. Als Alternativen sehe ich allenfalls ein zweistufiges Verfahren mit vorgeschaltetem Ideenwettbewerb oder einen Wettbewerb auf Einladung. Nur besteht hier das Problem, dass es in diesem Bereich erst wenige bekannte, eingespielte Teams gibt und man dadurch natürlich auch den Jungen Chancen wegnimmt.

Wenn man die Liste der PreisträgerInnen betrachtet, sind zwei Dinge bemerkenswert: Die interdisziplinäre Teams bearbeitet, gleichzeitig fällt aber auf, dass ausser im Siegerprojekt kaum renommierte Architekturbüros mitgemacht haben. Ist dieser Wettbewerb für Architekten nicht attraktiv oder sind Städtebau und Verkehrsplanung zwei getrennte Welten?

Das hängt zum einen sicher damit zusammen, dass es für eine solche Arbeit ein qualifiziertes Verkehrsplanungsbüro braucht, die Auseinandersetzung vor Ort ist sehr intensiv. Die Büros die diese Voraussetzungen erfüllen, sind nicht sehr zahlreich. Daher könnte ich mir vorstellen, dass verschiedene interessierte ArchitektInnen gar keine geeigneten Partner gefunden haben. Renommierte Architekturbüros zeigen oft wenig Interesse an der Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Wie beurteilen Sie den Wettbewerb insgesamt. Zur Nachahmung zu empfehlen?

Ja, unbedingt. Es braucht in diesem Bereich Übungsfelder und es braucht vor allem auch eine Diskussion dazu in der Öffentlichkeit, was ein Wettbewerb herstellen kann.

Damit ein Wettbewerb erfolgreich sein kann, muss er aber auch für die TeilnehmerInnen attraktiv sein. Der Arbeitsaufwand, um überhaupt ein seriöses Projekt abgeben zu können, war hoch. Wirkt das für einen Wettbewerb nicht abschreckend?

Es war sicher eine sehr grosse Aufgabe. Aber weil es um ein Gesamtkonzept und um die Neugestaltung eines ganzen Strassenzuges geht, hätte man sie nicht sinnvoll aufteilen können. Vielleicht sind die Ingenieure aber auch den Umgang mit Wettbewerben noch wenig gewohnt. Ein Wettbewerb ist in aller erster Linie eine Investition in die eigene Weiterbildung. Wer Wettbewerbe primär als eine Investition in die Aquisition versteht, ist sicher enttäuscht. Vielleicht müsste man diesem Lernaspekt aber auch bei der Präsentation der Resultate eines Wettbewerbs mehr Rechnung tragen und diese entsprechend gestalten. ■

Projektwettbewerb für Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept Könizstrasse – Schwarzenburgstrasse

Tiefbaumt Kanton Bern - Oberingenieurkreis II, Köniz, GBS.Gürbeltau - Schwarzenburgstrasse

Wettbewerbsbegleitung, technische Vorprüfung: Planungsbüro Jörg Dietiker, Windisch Moderation der Jury-sitzungen:

Carl Fingerhuth, dipl. Arch. BSA/SIA, Basel
Die federführende Person musste Wohn- oder Geschäftsamt im Kanton Bern haben. Beizugeordnete Spezialisten durften nur für ein Team tätig sein.

Verteilung der Preis-somme:

Fr. 55'000.- für 5 Preise,
Fr. 15'000.- für 3 Ankaufe
1. Preis: Rothpletz, Lienhard + Cie AG, Bern;
Metron Verkehrsplanung, Windisch; Adrian Strauss, Raumplanung, Bern; Matti, Bärge Architekten

2. Preis: Steiner und Boschor, Planungs- und Ingenieurbüro, Burgdorf; Kurth und Partner, Architekten, Burgdorf; Basler & Hoffmann, Ingenieurbüro

3. Preis: Luder Perrochon Partner, Vermessungs- & Ingenieurbüro, Bern; Weber + Brönnimann AG, Ingenieure + Partner ASIC, Bern; Dähler + Partner AG, Architekten und Raumplaner, Bern; Weber + Schweingruber, Landschaftsarchitekten BSLA

