

**Zeitschrift:** Schweizer Ingenieur und Architekt  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 107 (1989)  
**Heft:** 15

**Artikel:** Neugestaltung Dorfplatz Bertschikon: ein Beitrag zur Dorferneuerung  
**Autor:** Streich, Werner / Schmid, Heinz / Hornberger, Klaus  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77083>

### **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:** 23.02.2026

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

**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

### 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 Missetat 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 *Münsingen* 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 herauschaut.

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

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.

## 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 über-

dimensionierten 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 andererseits 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-



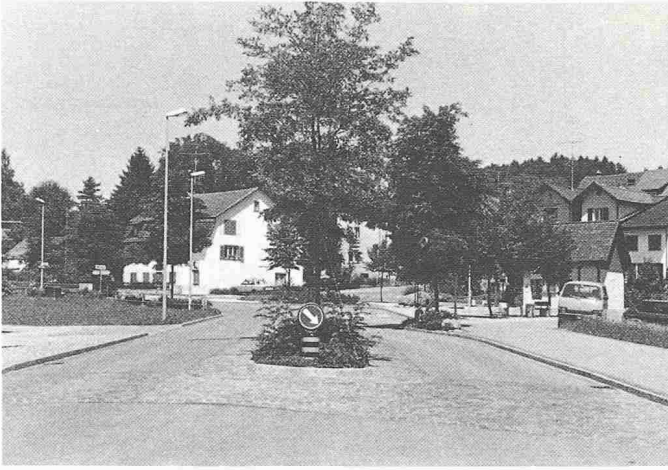


Bild 1. Der Pförtner markiert unübersehbar den Beginn des Innerortsbereiches

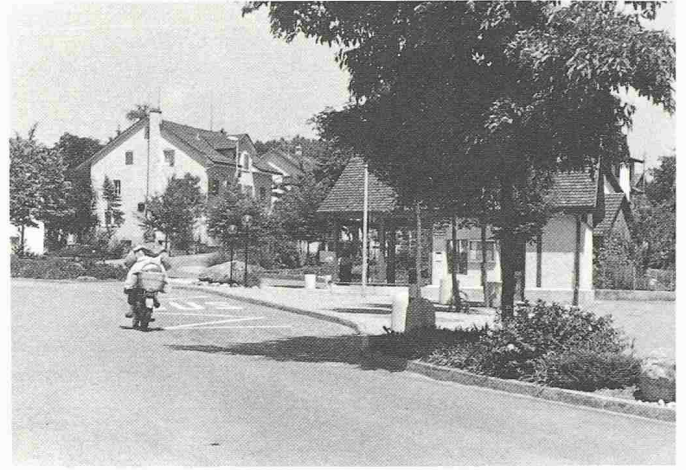


Bild 2. Die enge Kurve wird optisch durch die Bepflanzung und das Buswartehäuschen gefasst

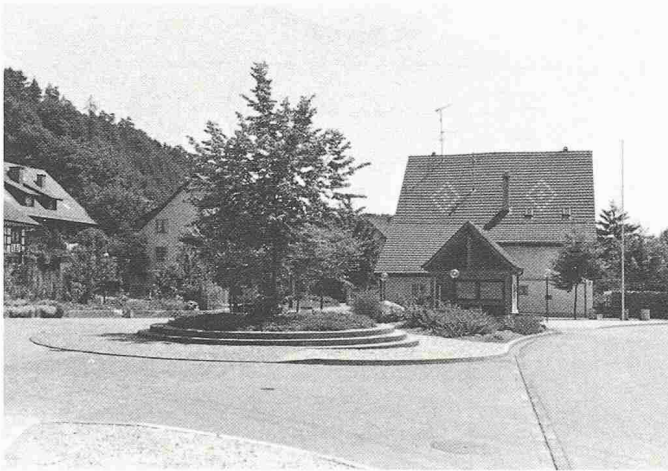


Bild 3. Der gepflasterte Streifen zeigt die Querung einer Fussgängerbeziehung an



Bild 4. Die Dorflinde steht «mitten» in der Kreuzung und deutet das Ende der betreffenden Strasse an

te ein neuer Lebensraum geschaffen, welcher ein Treffpunkt im Sinne des altbewährten Dorfplatzes ist. Dieses Ziel wurde sogar ohne Behinderung des Strassenverkehrs erreicht. Mit baulichen und gestalterischen Massnahmen wird jedoch der Motorfahrzeugführer zu einem anwohner- und fussgängerfreundlichen Fahrverhalten veranlasst.

Gute Gestaltung von Strassen ist nicht so sehr eine Frage der Kosten, sondern das Wollen der Bürger und die Voraussetzung der Bauherren sind eine wesentliche Voraussetzung dazu. Im Falle von Bertschikon hat ein glückliches Zusammentreffen beider Voraussetzungen zu einer richtungweisenden Neugestaltung des Dorfplatzes geführt. Im folgenden sollen die Gesichtspunkte und Massnahmen der Neugestaltung beschrieben werden.

### Verkehrstechnische Aspekte

#### Ausgangslage

Bei der Neugestaltung des Dorfplatzes Bertschikon mussten für den Verkehr

die folgenden Voraussetzungen berücksichtigt werden:

- Regionale Hauptverkehrsstrasse Uster-Bertschikon-Gossau mit Buslinie und Haltestellen auf dem Platz. Die Strasse ist Bestandteil des Ausnahmetransportnetzes Typ II
- Verknüpfung der Hauptverkehrsstrasse mit 2 Sammelstrassen, Heusberg- und Hardstrasse, sowie 2 Erschliessungsstrassen, Breiti- und Steinacherstrasse
- Spitzenstundenbelastungen
 

Hauptverkehrsstrasse	460 PWE/h
Heusbergstrasse	250 PWE/h
Hardstrasse	90 PWE/h
- Verschiedene regionale Fuss- und Radwege
- Dorfinterne Fussgängerbeziehungen in allen Richtungen über den Platz
- Langholztransporte

#### Zielsetzungen

Bezüglich Verkehr strebte die Neugestaltung des Platzes folgende Ziele an:

- Bewältigung der heutigen Verkehrsmenge

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus auf 40–50 km/h
- direkte Fussgängerverbindungen

Bereits zu Beginn der Planung war man sich einig, dass eine ausschliesslich verkehrsorientierte Lösung, die der Gestaltung lediglich Randbereiche überlässt, vermieden werden soll. Vielmehr waren die Verkehrserfordernisse in die Gestaltung einzubinden. Dies setzte von Anfang an eine enge Zusammenarbeit zwischen Architekt und Verkehrsplaner voraus.

Dabei standen die folgenden Aspekte im Vordergrund:

### Erkennbarkeit

Bei der Planung von Verkehrsbauten wird im allgemeinen versucht, die Linienführung zu begründen und Konfliktstellen zu beseitigen. Beim Dorfplatz Bertschikon wurden im Gegensatz dazu Linienführung und Konfliktstellen mit baulichen und gestalterischen Massnahmen gekennzeichnet.



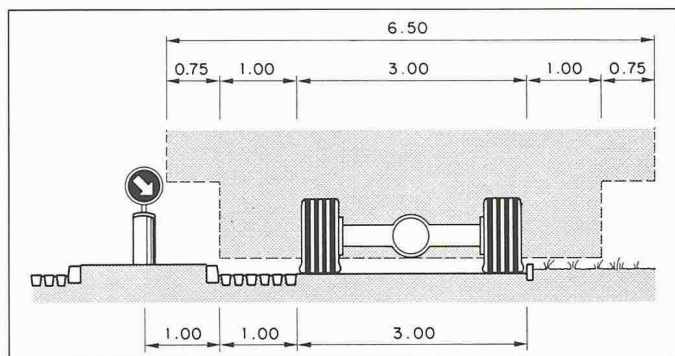


Bild 5. Integration des Spezialtransportprofils im Bereich Pförtner

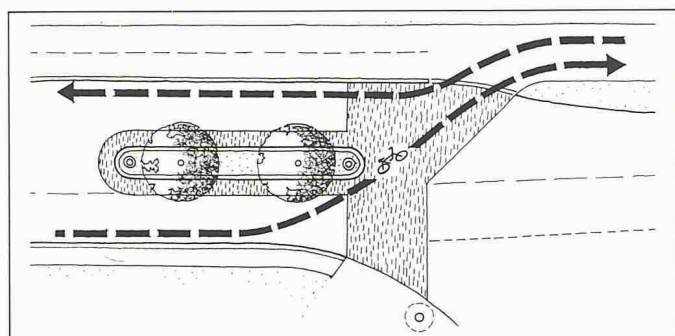


Bild 7. Einführung des Radweges im Bereich des Pförtners

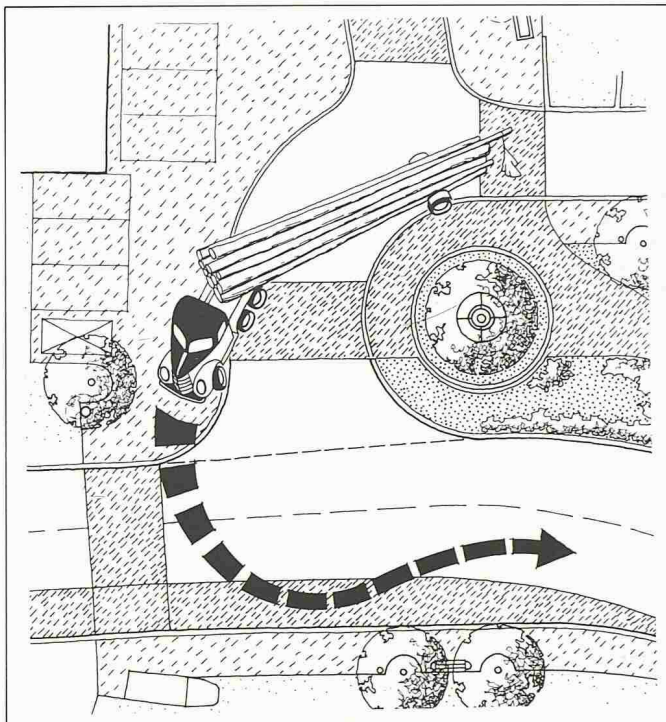


Bild 6. Langholztransport im Bereich des Dorfplatzes

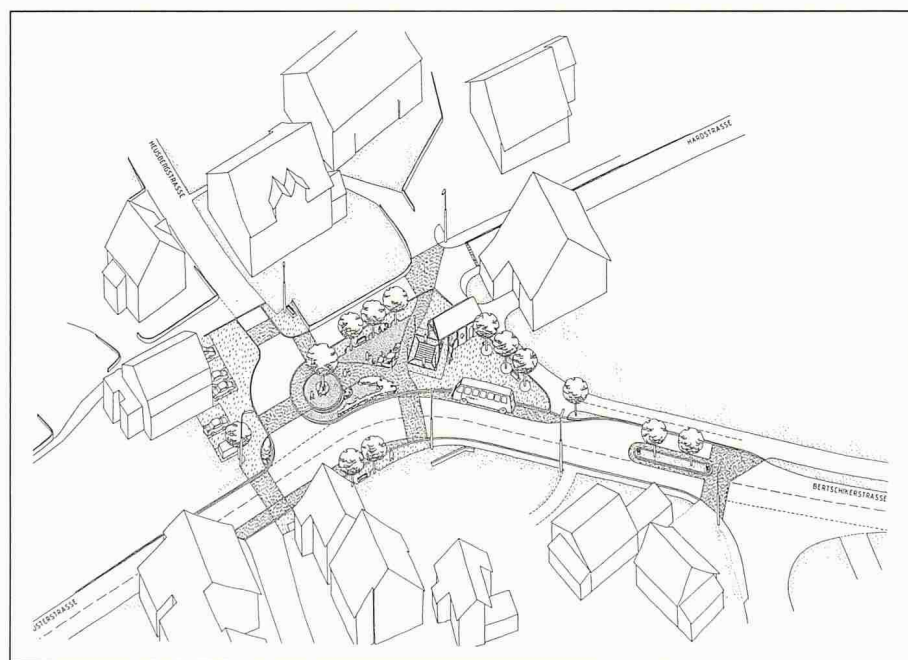


Bild 8. Isometrische Darstellung des Projektes

Der Motorfahrzeuglenker wird so auf die besonderen Gegebenheiten aufmerksam gemacht (vgl. Bilder 1–4).

### Durchfahrtsbreiten

Für die Gestaltung mussten Spezialtransporte berücksichtigt werden, da die Hauptverkehrsstrasse Uster-Bertschikon-Gossau zum Ausnahmestandard Typ II gehört und eine lichte Breite von 6,50 m pro Spur aufweisen muss. Trotz diesem grossen Flächenbedarf konnten Lösungen gefunden wer-

den, die die Kleinräumigkeit des Dorfplatzes respektieren (vgl. Bilder 5 und 6). Um die optische Breite der Strasse zu verringern, wurde um die Mittelinsel der Pförtneranlage ein 1 m breiter Streifen gepflastert. Die Mittelinsel selbst sowie die Randbereiche der Strasse sind so gestaltet, dass sie das Durchgangsprofil aufnehmen können.

Für Langholztransporte mit einem Ladegut von 22 m Länge muss die Durchfahrt von der Hardstrasse zur Bertschikerstrasse gewährleistet werden. Über Fahrversuche wurden die notwendigen Massnahmen abgeklärt. Die

Befahrbarkeit für den Langholzwagen ist auch auf dem neugestalteten Dorfplatz problemlos möglich.

### Beginn Radwege

Bei Radwegen sind Anfang und Ende die gefährlichen Stellen. Beim Dorfplatz Bertschikon wurde der Beginn des Radweges mit dem Pförtner zusammengelegt. Zweiradfahrer, die von der Hauptstrasse auf den Radweg auffahren wollen, können, vor der Mittelinsel geschützt, eine Lücke im Gegenverkehr abwarten. Das Ende des Radweges liegt im «Schatten» des Versatzes (vgl. Bild 7).

### Fussgängerübergänge

Über den Dorfplatz Bertschikon führen verschiedene engmaschig angelegte Fussgängerwunschnlinien, ohne dass eine eigentliche Hauptbeziehung festzustellen wäre. Um die Bewegungsfreiheit des Fussgängers möglichst gross zu halten, wurde auf die Markierung eines Fussgängerstreifens verzichtet. Dort, wo die Wunschnlinien die Fahrbahn kreuzen, wurden gepflasterte Streifen eingebaut. Diese optischen Querriegel sind sehr gut erkennbar und bieten dadurch grösseren Schutz. Rechtlich gesehen geniesst der Fussgänger zwar darauf kein Vortrittsrecht, er ist aber durch die grosse Anzahl von solchen Überwegen wesentlich flexibler.



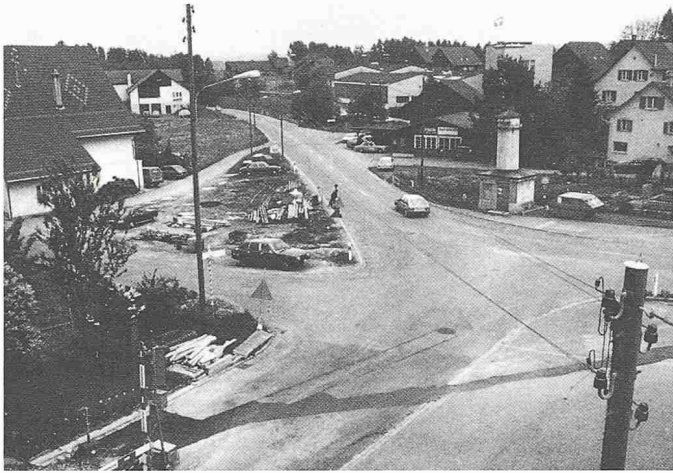


Bild 9. Dorfplatz Bertschikon vor der Umgestaltung



Bild 10. Dorfplatz Bertschikon nach der Umgestaltung

Das Zusammenspiel all dieser Einzelmassnahmen ergab für den Dorfplatz Bertschikon eine wesentliche Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten und eine beachtliche Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fussgänger und Velofahrer.

### Gestalterische Aspekte

Neben den Anliegen der Verkehrstechnik und Sicherheit standen von Anfang an auch Gestaltungs- und Nutzungsbedürfnisse im Vordergrund.

Ein bereits im Vorfeld der eigentlichen Planung durchgeführter «Wettbewerb»

unter der Bevölkerung erbrachte eine ganze Reihe von Wünschen und Vorstellungen, die, über verkehrstechnische Aspekte hinausgehend, ein attraktives Dorfzentrum zum Anliegen hatten.

Um solche Ideen und Ziele direkt in die Planung einzubeziehen, war die Bearbeitung im Team – Verkehrsplaner, Architekt, Bauingenieur – notwendig. Sämtliche Fragen der Gestaltung wurden im Falle des Dorfplatzes Bertschikon nicht als nachträgliche «Dekoration», sondern als integraler Bestandteil der Planung behandelt, d.h. es gab nicht ein zu gestaltendes Verkehrsprojekt, sondern ein Gestaltungskonzept, in dem Erfordernisse des Verkehrs, Sicherheitsprobleme und Ortsbildfragen gleichzeitig und gleichberechtigt behandelt wurden. Technik und Gestaltung wurden also nicht getrennt, sondern integriert; es variierten lediglich die Prioritäten. So war auf der verkehrsorientierten Hauptstrasse der Gestaltungsspielraum beispielsweise kleiner als auf den nutzungsorientierten Rand- und Platzbereichen.

Bezüglich Nutzung und Gestaltung ergaben sich für den Dorfplatz Bertschikon folgende konkrete Zielsetzungen:

- Dorfplatz als Mittelpunkt, als Zentrum des Dorfes unter besonderer Berücksichtigung des schützenswerten Ortsbildes
- Ausstattung des Platzes mit gestalterischen Elementen, Bepflanzung und Möblierung, die sich in die dörfliche Umgebung einordnen und dem Platz einen anwohner- und fussgängerfreundlichen Charakter verleihen
- Planung und Bau eines Bushaltestellenhäuschens, das auf die umgebenen Bauernhäuser Rücksicht nimmt und von seiner Grösse her einen räumlichen Abschluss des Platzes bildet.

Da Gestaltungsziele gegenüber verkehrstechnischen Anforderungen und Randbedingungen in den meisten Fällen weniger konkret fassbar sind, braucht es für deren Konkretisierung und Umsetzung planerische Vorschläge mit einer dreidimensionalen Visualisierung. Nur so lässt sich, mit Beteiligten und Betroffenen, sukzessive ein Resultat erarbeiten, das ihren Vorstellungen und Wünschen entgegenkommt.

Im Gegensatz zur Ausgangslage zeigt der neue Dorfplatz Bertschikon eine räumlich gefasste Dorfmitte, mit freien Aufenthalts- und Zirkulationsbereichen für die Fussgänger sowie Flächen und Räumen, die die verschiedensten Nutzungen ermöglichen (vgl. Bilder 8 bis 10).

Nachdem in den letzten Jahren und Jahrzehnten viele öffentliche Räume in unseren Dörfern und Städten verunstaltet oder gar zerstört worden sind, wurde am Beispiel des Dorfplatzes von Bertschikon gezeigt, wie in Zusammenarbeit mit Bauherr, Verkehrsplaner, Architekt und Bauingenieur sowie unter Beteiligung der Bevölkerung ein anwohner- und fussgängerfreundlicher Strassenraum ohne Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs gestaltet werden kann. So kann die vorhandene Kultur eines Dorfes oder einer Stadt auch wieder an Strassen und Plätzen erkennbar werden.

Adressen der Verfasser: *Werner Streich*, dipl. Bauing. ETH/SIA/ASIC, Schubiger AG Bauingenieure, Kleinstrasse 16, 8002 Zürich; *Heinz Schmid*, dipl. Bauing. ETH/SIA/SVI, Zwicker + Schmid, dipl. Bauing. ETH/SIA, Neptunstrasse 6, 8032 Zürich; *Klaus Hornberger*, Dr. sc. techn. ETH, dipl. Arch. SIA, Hornberger Architekten AG, Hofackerstrasse 13, 8032 Zürich; *Hansruedi Keller*, Bauing. SIA/ASIC, Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, Zentrum Büelgass, Postfach 111, 8625 Gossau ZH.

#### An der Neugestaltung des Dorfplatzes Bertschikon waren beteiligt:

##### Bauherr:

Gemeinde Gossau ZH  
Tiefbauvorstand Siegfried Christen  
Tiefbauamt des Kantons Zürich  
Ingenieurkreis IV, Uster  
Kreisingenieur Rolf Peyer

##### Oberbauleitung:

Ingenieurkreis IV, Uster  
Jürg von Salis

##### Projekt und gestalterische Beratung:

Planergruppe Strassenraum, Zürich:  
• Schubiger AG, Bauingenieure  
• Zwicker + Schmid, dipl. Bauingenieure ETH/SIA  
• Hornberger Architekten AG

##### Detailprojekt und örtliche Bauleitung:

Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau  
Hansruedi Keller,  
Bauing. SIA/ASIC, Gossau ZH

##### Tiefbau und Belagsarbeiten:

W. Stehli AG  
Strassen- + Tiefbau, Gossau ZH