

Verkehrsarchitektur

Autor(en): **Varming, Michael**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **68 (1981)**

Heft 11: **Kopenhagen**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-52006>

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.

Michael Varming

Verkehrsarchitektur

Architecture de la circulation

Traffic Architecture

In den letzten zwei Jahren war der Autoverkehr in Dänemark rückläufig. Dafür haben die Leute angefangen, mehr radzufahren, wofür sich das Land gut eignet. Ein Fahrradverkauf von 400 000 Stück pro Jahr in den letzten Jahren ist in einem Land mit nur fünf Millionen Einwohnern bemerkenswert. Die Leute fahren auch vermehrt mit Zug und Bus. Die Strassenbahnen wurden leider 1972 abgeschafft.

1971 beschlossen die Dänischen Staatsbahnen ein Designprogramm für rollendes Material und feste Anlagen, d.h. Bahnhöfe etc. in Auftrag zu geben. Das Designprogramm für Lokomotiven und Wagen ist im Ausland gewiss bekannter als dasjenige für Bahnhöfe. Deshalb wird hier nur das letztere besprochen.

Zu den Funktionsforderungen an eine Station gehört, dass Fahrgäste leicht von einem Transportmittel auf ein anderes umsteigen können, und zwar so weit wie möglich vor Regen, Schnee und Wind geschützt und mit kurzen Wegabständen. Gleichzeitig muss es möglich sein, eine Stationsanlage mit der Zeit zu verändern und neuen Forderungen anzupassen. Es soll auch reichlich Platz vorhanden sein, um Fahrräder gedeckt abzustellen.

Die Station Farum war die erste, die so umgebaut wurde, dass sie diese Forderungen erfüllt. Dies geschah, als die Bahn 1977 elektrifiziert wurde. Das Bausystem ist von der DSB (Dänische Staatsbahn) und dem Architekten Sten Zinck gezeichnet worden. Das Dach ist ein Raumgitter, welches freie Aufteilung des darunter liegenden Areals erlaubt. Man hat grossen Wert darauf gelegt, einen robusten und trotzdem freundlichen Charakter zu schaffen.

Die Station Ballerup ist, gleich wie Farum, Endstation für eine Vorortsbahn bei Kopenhagen. Hier war die Gemeinde Bauherrin eines Busterminals, der 1977 fertiggestellt wurde. Die Fahrgäste können nun im Trockenen zwischen dem Zug und 12 Bushaltestellen



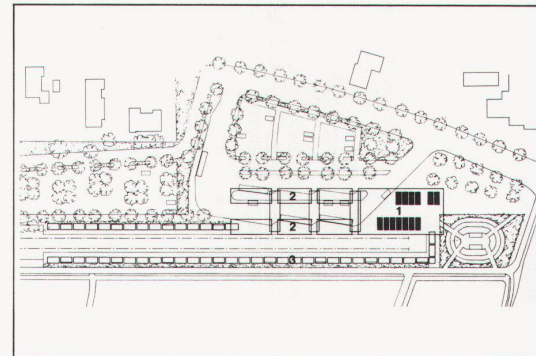
1

verkehren. Es sind in grossem Umfang Cor-ten-Stahlplatten verwendet worden, die zusammen mit den bogenförmigen Dächern die Assoziation zur Eisenbahn wecken. Es ist eine ausserordentlich gebraucherfreundliche Anlage mit vielen Bänken, kurzen Wegstrecken und klaren Informationen für die Reisenden.

Zu der Zeit, da die Bahn fast allein den Ferntransport bewältigte, wurden viele Bahnhofsanlagen sehr grosszügig gebaut. Dann brauchte man die grossen Räumlichkeiten nicht mehr, und viele wurden abgerissen. Die Staatsbahnen verloren den Respekt vor dieser Baukultur, und es war schwer, sie zum Umdenken zu bewegen. In den letzten Jahren sind nun aber eine Reihe von Stationen sorgfältig restauriert worden. Die Station Østerport war vorübergehend ernsthaft gefährdet. 1972 lag ein Antrag auf Abbruch und Neubau eines sechsstöckigen, amöbenförmigen Beton- und Glashauses vor. Nun ist aber das alte, seinerzeit nur provisorische Stationsgebäude von 1896 schön instand gesetzt und nur wenig umgebaut worden.

Als Beispiel für den wiedergefundenen Respekt vor der alten Stationsarchitektur kann erwähnt werden, dass die Vorhallen der Station Østerport nun von vier der prächtigen Kronleuchter beleuchtet werden, die vor etwa 15 Jahren aus dem Hauptbahnhof entfernt wurden, weil man meinte, die Reinigung sei zu umständlich.

Der Staat versucht, die Leute dazu zu bringen, dass mehrere Personen in einem Auto zusammen fahren. Der Zweck ist, den Stossverkehr auf den Einfallstrassen zu mil-



2

dern und den Bedarf an Parkplätzen in den zentralen Stadtteilen zu reduzieren. Deshalb sind zwei «Treffpunkte» für das Gemeinschaftsfahren errichtet worden. Sie liegen etwa 30 Kilometer vom Zentrum von Kopenhagen entfernt. Es gibt einen Parkplatz und ein kleines Gebäude mit Fahrradpark, Warteraum mit einem Anschlagbrett, wo man sein Fahrziel oder die Möglichkeit, andere mitzunehmen, aufschreiben kann, Toiletten und Telefon. Die Anlage ist erst ein Jahr alt, und man kann noch nicht sagen, ob der Versuch erfolgreich ist. Aber fast jeden Tag sind die 50 Parkplätze besetzt und Fahrräder eingestellt.

Edith und Ole Nørgaard haben die Planung ausgeführt, ein flexibles, erweiterbares Bausystem. Ob eine Erweiterung nötig wird, ist schwer zu sagen, doch es gibt viele Parkplätze an der Peripherie von Kopenhagen, die inoffiziell als Sammelstellen für Gemeinschaftsfahrten dienen.

1 Farum Station im Stadtbahnnetz. Gedeckte Verbindungen Bus-Bahn

2 Farum Station, Situation

Dänemark ist in einer ökonomischen Krise. Es ist deshalb natürlich (und erfreulich), dass die Sparpläne auch den Strassenbereich getroffen haben. Trotzdem wird ein Prestigeprojekt, die neue Storstrømsbrücke, für eine Milliarde Schweizer Franken fertiggestellt, dem abnehmenden Autoverkehr zum Trotz. Sonst aber wurden im grossen und ganzen neue Strassenplanungen zurückgestellt. Leider gibt es keinen spürbaren politischen Willen, wirklich Ernsthaftes für den Kollektivverkehr zu unternehmen. Die erwähnten Anlagen sind einzelne Lichtpunkte an einem sonst finsternen Horizont. Da wir hier nicht die schweizerische Tradition der Volksabstimmung haben, warten wir ständig darauf, dass unsere Politiker durch die Presse etc. den enormen Bedarf an Anlagen für den Kollektivverkehr verstehen sollen.

Verkehrssanierung

Die Verkehrssanierung durch Wohnstrassen wird überall in Dänemark nach holländischem Vorbild durchgeführt. Wir unterscheiden zwischen «ruhigen Strassen», wo Autos nur mit 30 Stundenkilometern fahren dürfen, und «Spiel- und Aufenthaltsstrassen», wo die Höchstgeschwindigkeit 15 Stundenkilometer beträgt. Diese Bestrebungen sind durch eine besondere Gesetzgebung und entsprechende Erlasse ermöglicht worden. Doch geht es relativ langsam, den Verkehr auf diese Weise zu sanieren. Nur 120 von den 277 Gemeinden des Landes haben Interesse gezeigt. Vor allem weil die Umbauten, die verlangt werden, damit die Strassen den Status als ruhige Strasse oder Spiel- und Aufenthaltsstrasse bekommen können, teuer und nicht besonders schön zum Anschauen sind. Dazu verlangen die Gemeinden in den meisten Fällen, dass die Bewohner für die Ausführung der Projekte, die die Gemeinden geplant haben, bezahlen sollen, selbst wenn die Bewohner die Vorschläge sehr aufwendig finden. Dann wird die Sache eben oft einfach weggelassen. Der ganze Verkehrssanierungsgedanke wird deshalb jetzt neu erwogen. Wahrscheinlich endet es damit, dass in ganzen, geschlossenen Wohnklaven die Strassen als Wohnstrassen bezeichnet und gekennzeichnet werden.

Das, was dänische Architektur und Planung vor derjenigen vieler anderer Länder kennzeichnet, kann man am kürzesten im Wort Sorgfalt ausdrücken. Wir sind nicht besonders hellseherisch, und von hier werden die Neuerungen nicht kommen. Aber die Dinge werden gut durchdacht, und sie werden solide und gediegen ausgeführt – wenn sie endlich fertig werden.

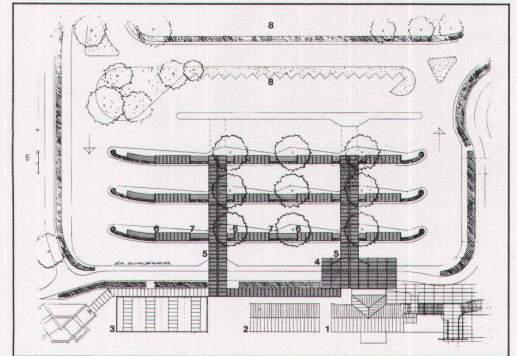
M. V.



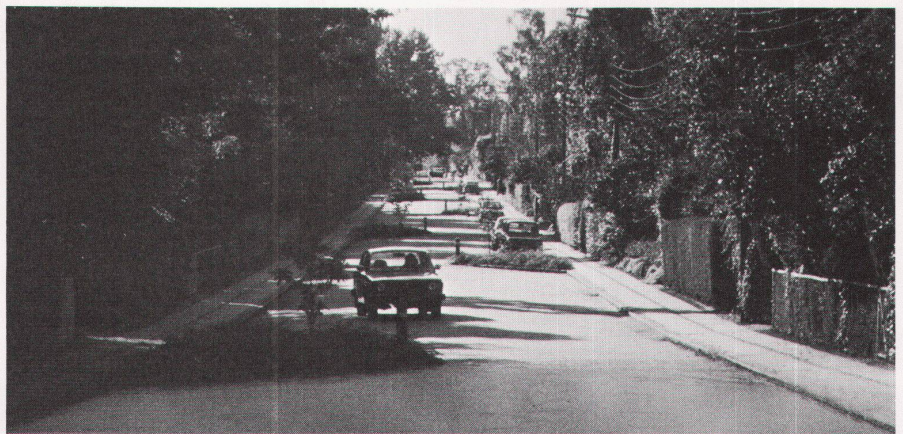
3



4



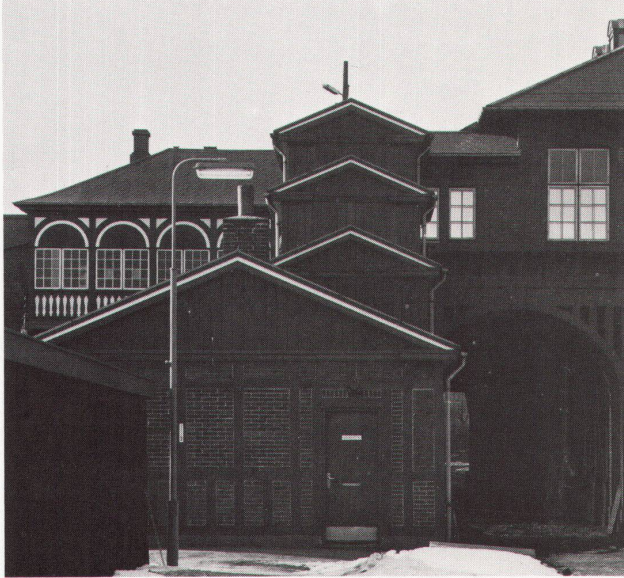
5



6

3-5 Busterminal bei der Stadtbahnstation Ballerup. Architekt: Niels Bang und FDB's arkitektkontor

6 Verkehrssanierung durch Wohnstrasse. Hässlich und von wenig Nutzen



7



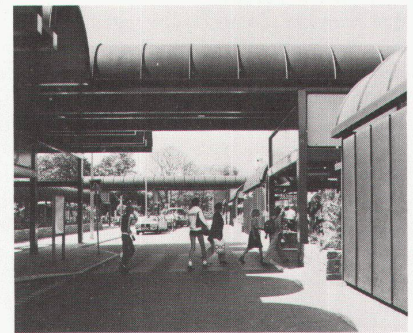
8



9



10



11

7-9

Die restaurierte Østerport-Station

10-11

Treffpunkt für gemeinsame Autofahrt bei Køge, mit Einstellraum für Fahrräder

Fotos: Varming (1, 11), H. Petersen (6-8)