

# Stadtplanung

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **52 (1965)**

Heft 8: **Gartenarchitektur**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

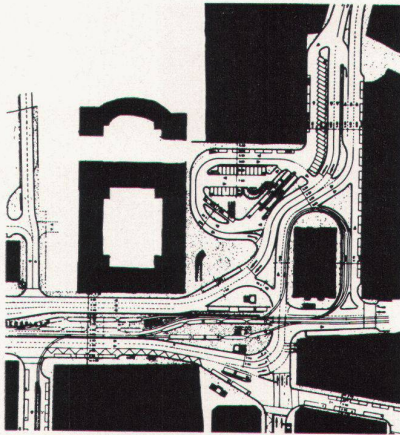
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

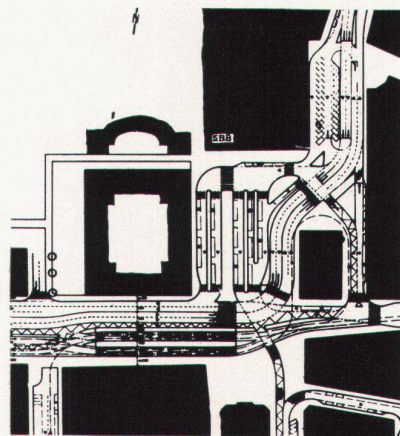
## **Haftungsausschluss**

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.



3

3 Verkehrstechnische Gestaltung des Bahnhof- und Bubenberglplatzes gemäß offiziellem «Sofortprogramm». Zu beachten sind die zahlreichen Treppen, die auf weitverzweigte unterirdische Fußgängerebenen führen



4

4 Vorschlag der privaten Ingenieure und Architekten: Zusammenfassung der öffentlichen Verkehrsmittel zu einem Trambahnhof, Vereinfachung der Verkehrsführung ohne Versenkung der Fußgänger

5 Die Fußgängerebene (aus Bern)

6 Die Fußgängerebene (aus «Die autogerechte Stadt» von Hans Bernhard Reichow)



5

punkt durch Zusammenlegung aller (im öffentlichen Vorschlag Hunderte von Metern auseinanderliegenden) Stationen vereinfacht werden könnten. Aber als der Gemeinderat diese Ratschläge nicht so ohne weiteres akzeptierte und es sich nun um die Veröffentlichung und Verteidigung des privaten Vorschlages gehandelt hätte, zogen die Opponenten ein gutes Einvernehmen mit der Stadt der Durchsetzung ihres Vorschlages vor. Die Arbeit eines Jahres verlief im Sand.

Offenbar bedurfte es dieses Fiascos, um auch der Öffentlichkeit klarzumachen, daß es sich nicht darum handeln kann, die Stadtplanung vom städtischen Verkehrsingenieur auf einen oder mehrere private abzuwälzen oder eine Zusammenarbeit beider herbeizuführen. Vielmehr handelt es sich darum, zu erkennen, daß die Planung einer Stadt überhaupt nicht die Aufgabe eines Ingenieurs allein ist (weder eines städtischen noch eines privaten, weder eines Verkehrsingenieurs noch eines Bauingenieurs); denn ein Gespräch zwischen den beiden (ob es nun im Geiste der Opposition oder in dem der Zusammenarbeit stattfindet) kann im geschilderten Fall nirgends anders anfangen und nirgends anders enden als bei der Frage: Wie baut man eine Fußgängerebene, und wer baut sie? – Die Frage aber, ob eine unterirdische Fußgängerebene für den ganzen Stadtorganismus überhaupt nützlich oder schädlich sei, steht außerhalb des beruflichen Tätigkeitsfeldes eines Ingenieurs.

Man beginnt sich in Bern heute zu fragen, ob die Frage, welcher Verkehrsteilneh-

mer im Geschäftszentrum einer Stadt mehr Käufe tätigt, das durchfahrende Auto oder der ungehindert sich bewegende Fußgänger, nicht eher von einem Ökonomen gelöst werden könnte und ob die Frage, für welche Käufer an welchen Stellen wie viele Parkplätze vorgesehen werden müssen, nicht eher an einen Soziologen gestellt werden sollte und ob in die Diskussion, welcher Zugang für ein Baudenkmal vom Range einer Heiliggeistkirche passender sei, der oberirdische oder der unterirdische, nicht eher ein Kunsthistoriker eingreifen sollte und ob zu dem Problem der gesundheitsschädigenden Wirkung der Abgase nicht eher ein Mediziner angehört werden sollte – kurz: ob die Planung des Knotenpunktes am Bahnhof Bern im speziellen und die Planung der ganzen Stadt im allgemeinen nicht viel eher von einem Team von Spezialisten aus den verschiedensten Berufsgruppen (Ingenieure inbegriffen) durchgeführt werden sollte als von einer Gruppe von Baufachleuten allein.

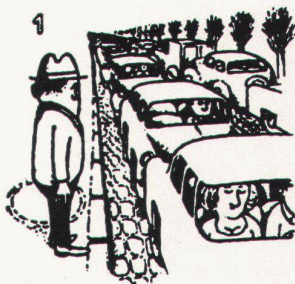
Diese im Bewußtsein der Bevölkerung allmählich um sich greifende Erkenntnis ist der erste Lichtblick nach langen Jahren planerischer Dunkelheit über einer der schönsten Städte der Welt.

Martin Geiger

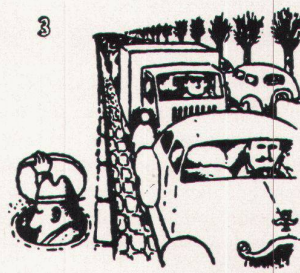
## Stadtplanung

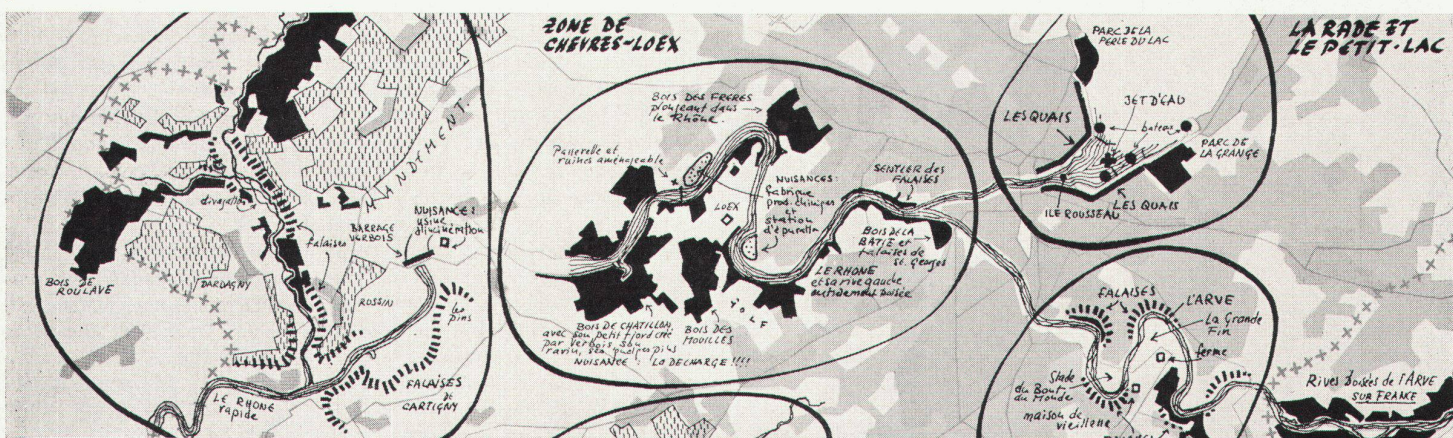
### Genève, les loisirs, le tourisme

La «civilisation des loisirs» va poser des problèmes que plusieurs pays (la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, les Etats-Unis, etc.) s'attachent déjà à résoudre. Les facteurs qui conditionnent le loisir évoluent particulièrement rapidement à Genève: la population de l'agglomération a doublé en vingt-deux ans; le revenu moyen par habitant, en dix-neuf ans; le nombre de voitures par habitant, en neuf ans; le nombre des étudiants genevois inscrits à l'Université, en huit ans; la durée du travail diminue, celle des vacances augmente. Le tiers de l'année ci-



6





1  
Zone agglomérée de Genève en 1965

2  
Description des sites privilégiés

vile est déjà consacré aux loisirs. L'âge de la retraite s'abaisse et la vie humaine s'allonge: les retraités seront de plus en plus, pendant quinze à vingt ans, des gens en pleine santé physique et morale.

Les loisirs demandent de l'espace, les loisirs demandent des programmes. Genève a vécu jusqu'à présent dans une situation relativement favorable du fait des parcs et de jardins publics. Cette situation empirera gravement dans les vingt prochaines années si rien n'est fait pour y remédier.

D'ici la fin du siècle, le besoin de loisirs en plein air va tripler ou quadrupler, exerçant une formidable pression sur les zones encore non construites. Trop de gens désireux d'échapper à l'agglomération l'étendront démesurément. La demande d'espace pour les loisirs, légitime en elle-même, pourrait alors endommager la campagne sur une échelle plus

vaste que les zones industrielles ou l'extension des banlieues.

Il est temps encore, avant que les besoins ne se soient faits trop pressants, de résoudre ces problèmes. Ce qui est aujourd'hui possible à peu de frais nécessitera demain des investissements énormes. Il s'agit de ne pas être pris de court, comme nous l'avons souvent été dans le passé. Mais on ne pourra prendre les mesures nécessaires que si la population genevoise est convaincue que le développement des loisirs constitue un problème important.

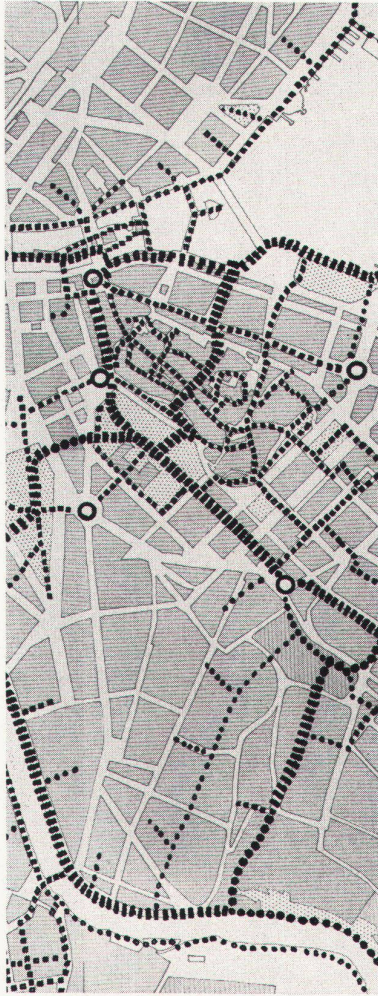
Le canton possède encore quelques beaux sites. Il ne suffira pas, pour empêcher leur dégradation, d'y interdire les constructions. Il faudra de surcroît y aménager pour le public de très vastes espaces. On peut estimer à 700 ha les surfaces vertes qui seront nécessaires, dans cinquante ans, pour les loisirs: 550 de plus qu'aujourd'hui, qu'il faut constituer dès maintenant en réserves foncières. Une partie de ces espaces verts sera répartie au cœur des quartiers périphériques et recevra l'équipement sportif, culturel et récréatif nécessaire à la vie de ces quartiers. Deux sites en outre doivent être réservés au loisir, compte tenu de leur beauté exceptionnelle et de leur proximité de l'agglomération: celui de Vessi-La Grande Fin et celui de

Chèvres-Loëx avec les bois qui l'entourent.

Le site de Loëx pourra constituer après la rade le second pôle de loisirs de Genève. On pourra y réunir les grands programmes sportifs, culturels et récréatifs nécessaires à l'agglomération. Avantages: les visiteurs seront tentés de passer d'une activité à une autre; les loisirs cesseront de dissocier les familles, car un tel complexe comportera des activités pour toutes les classes d'âge; l'exploitation sera facilitée par des possibilités de rotation du personnel et l'équilibre que l'on pourra créer entre éléments, très, pas ou peu rentables.

Le moment peut sembler mal choisi pour parler d'équipement pour les loisirs, alors que les pouvoirs publics cherchent à limiter leurs investissements. Ce serait le cas si l'on avait en vue de passer sans autre aux constructions. Il s'agit en fait de réaliser sans tarder certaines études de manière à ne pas hypothéquer l'avenir. De grands travaux (d'assainissement, de routes, etc.) sont partout en chantier ou en projet: il faudra tenir compte des besoins des loisirs en les réalisant. Il ne s'agit pas de s'opposer à ces projets, mais d'y intégrer le facteur-loisirs en modifiant s'il est nécessaire certaines de leurs caractéristiques.

C'est le cas de la rade où plusieurs étu-

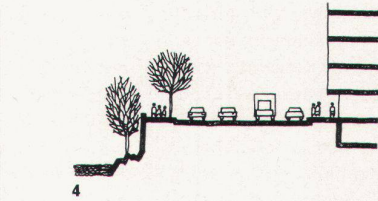


3 Esquisse de cheminements-piétons existants (haché) et à créer (pointillé)

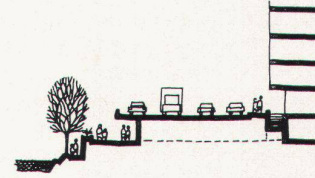
4-7 Remodelation des rues pour séparer les piétons des voitures

des très complètes de passages d'auto-  
routes ont été réalisées. Une étude approfondie des possibilités offertes par le lac au développement des loisirs s'impose, dont il sera tenu compte dans un projet définitif de synthèse.

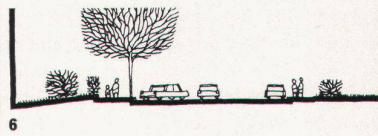
C'est le cas des voies d'eau, le Rhône et l'Arve, qui ont un rôle essentiel à jouer dans l'agglomération de demain. Il faut étudier comment aménager leurs berges pour le délassement des quartiers riverains, comment établir ou maintenir en contact avec leurs rives les écoles, jardins d'enfants, places de sports, etc., qui ont besoin de prolongements naturels, comment organiser des chemins-piétons, des allées cyclables ou cavalières, un trafic de bateaux, reliant rapidement entre eux certains points de la ville et la ville avec les centres de sports et de loisirs de la campagne. Genève a encore une chance immense: le fleuve et la rivière permettent d'accéder en pleine verdure de la campagne au cœur



4



5



6



7

de la ville. Il faut régler les problèmes du trafic et de l'assainissement sans compromettre cette chance.

C'est le cas encore dans la ville où il serait intéressant d'introduire la notion de «townscape», d'aménagement du cadre urbain, qui joue un rôle essentiel dans l'urbanisme de pays comme l'Angleterre ou l'Allemagne. Quand les chemins de fer sont apparus, ils ont construit leur propre réseau de voies. Les voitures, elles, se sont appropriées toutes les rues, compromettant gravement la vie en plein air dans les cités. Un effort s'impose pour rendre son charme, son urbanité à la ville. L'une des solutions serait de créer des cheminements-piétons reliant entre elles les zones déjà affectées aux loisirs (centres de loisirs, monuments, jardins publics) et les reliant aux zones de grande activité (Rues Basses, Vieille Ville administrative, etc.). Débarassé d'une grande partie du trafic piétons, le trafic automobile gagnerait d'ailleurs en fluidité.

L'étude de l'ACAU, qui ne fait qu'esquisser ces solutions (elles devront être reprises, infirmées ou complétées par la suite), a pour but de faire connaître à la population un problème qui ne pourra être résolu qu'avec son appui, et qui pourrait bien être celui de la fin de notre siècle.

ACAU

## Tagungen

### Internationale Tagung für Stadt- und Regionalplanung

Die Arbeitsgruppe Regio Basiliensis und die Regionalplanungsgruppe Nordwestschweiz laden zu einer internationalen Tagung über Stadt- und Regionalplanung ein, welche vom 22. bis 25. September 1965 in den Räumen der Basler Mustermesse und des Kollegengebäudes der Universität stattfinden wird (siehe auch WERK 4/1965, Seite 81\*).

Es ist gelungen, eine Reihe von berufenen Persönlichkeiten wie Prof. Dr. Jean Fourastié (Frankreich), Dr. Robert Jungk (Österreich), Prof. Dr. G. Albers (Deutschland), Dr. J. Maurer (Schweiz), Prof. Dr. A. Mitscherlich (Deutschland), Prof. Dr. Jean R. Boudeville (Frankreich), Hans Marti (Schweiz), Dr. Christopher Alexander (USA), Prof. Dr. G. Bombach (Schweiz), Dr. R. Mackensen (Deutschland), Prof. Dr. H. Annaheim (Schweiz), Dr. W. Hartenstein (Deutschland), Prof. Dr. Jean-François Gravier (Frankreich) zu gewinnen und ein reichhaltiges, viertägiges Kongreßprogramm vorzubereiten. Von behördlicher Seite werden neben dem Vertreter des schweizerischen Bundesrates der deutsche Bundesminister für Wohnungswesen, Städtebau und Raumordnung Paul Lücke, Ministerpräsident Dr. K. G. Kiesinger des Landes Baden-Württemberg und voraussichtlich Olivier Guichard, Délégué général à l'aménagement du territoire anwesend sein.

Die Tagung steht unter dem Ehrenpräsidium von Bundespräsident Prof. Dr. H. P. Tschudi und unter dem Präsidium von Dr. Samuel Schweizer, Präsident des Schweizerischen Bankvereins.

Besonders dankbar sind die Veranstalter für die Mitarbeit der französischen und deutschen Instanzen, welche beweist, daß schon die Vorbereitung der Tagung der Förderung des Planungsgedankens und der Zusammenarbeit an der Dreiländerecke diene.

Arbeitsgruppe Regio Basiliensis,  
Freie Straße 9, 4001 Basel

### Unterirdischer Städtebau

Unter dem Namen «Fourth International Conference on Underground Town Planning and Techniques of Underground Works» fand vom 2. bis 5. Juni in Warschau eine Tagung der am Tiefbau – im Sinne einer komplexen Planung – interessierten Fachleute statt.