Neugestaltung Dorfplatz Bertschikon: ein Beitrag zur Dorferneuerung

Autor(en): **Streich, Werner / Schmid, Heinz / Hornberger, Klaus**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **107 (1989)**

Heft 15

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-77083

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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

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.

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 Misere 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 *Münsigen* 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 herausschaut.

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

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 überdimensionierten 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 anderseits 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-

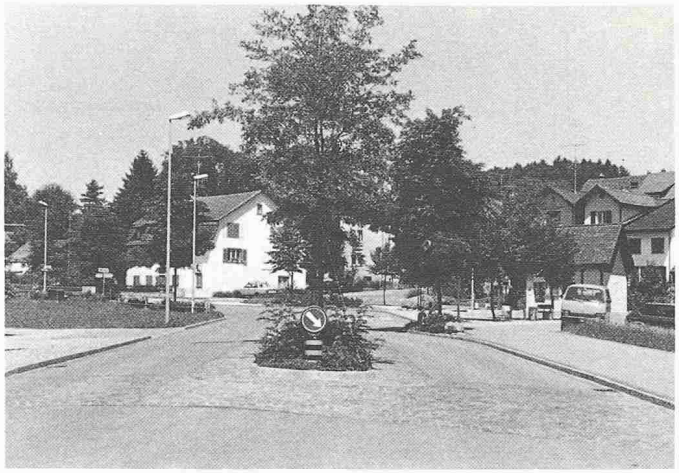


Bild 1. Der Pförtner markiert unübersehbar den Beginn des Innerortsbereiches

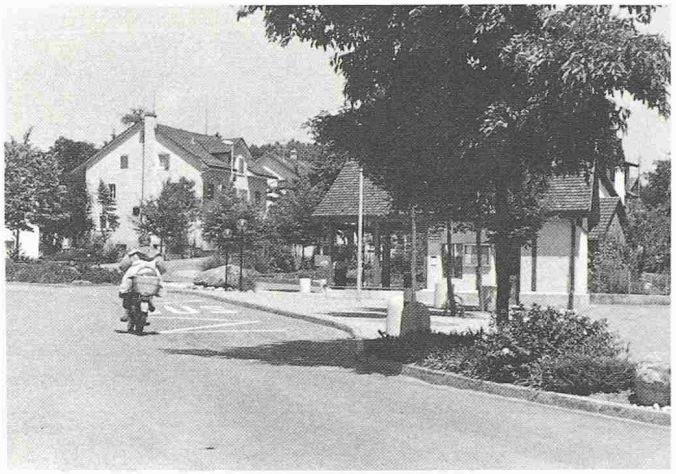


Bild 2. Die enge Kurve wird optisch durch die Bepflanzung und das Buswartehäuschen gefasst

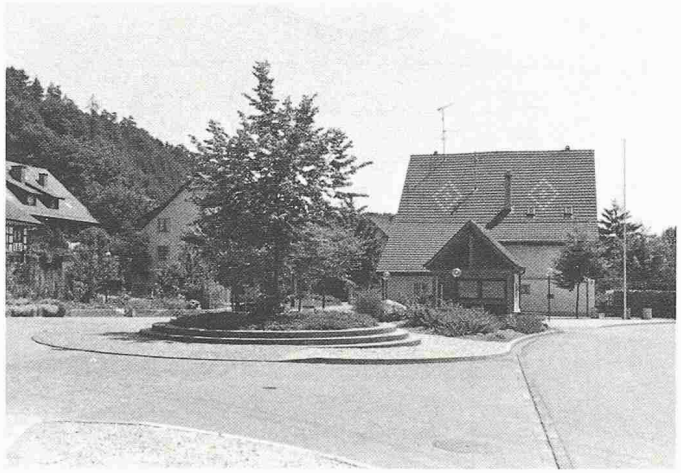


Bild 3. Der gepflästerte Streifen zeigt die Querung einer Fussgängerbeziehung an



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 Voraussicht 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 Hauptverkehrstrasse Uster–Bertschikon–Gossau mit Buslinie und Haltestellen auf dem Platz. Die Strasse ist Bestandteil des Ausnahmetransportnetzes Typ II
- Verknüpfung der Hauptverkehrstrasse mit 2 Sammelstrassen, Heusberg- und Hardstrasse, sowie 2 Erschliessungsstrassen, Breiti- und Steinacherstrasse
- Spitzenstundenbelastungen
  Hauptverkehrstrasse 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 begradigen und Konfliktstellen zu beseitigen. Beim Dorfplatz Bertschikon wurden im Gegensatz dazu Linienführung und Konfliktstellen mit baulichen und gestalterischen Massnahmen gekennzeichnet.

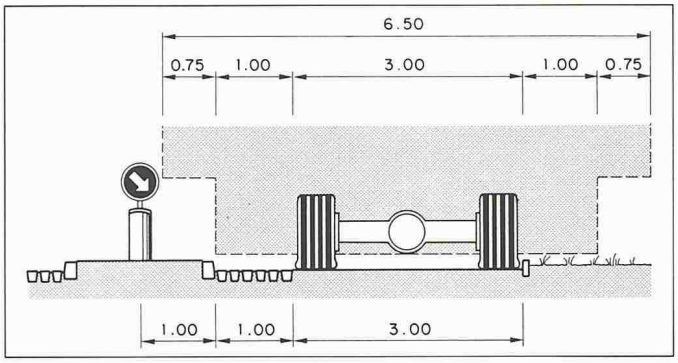


Bild 5. Integration des Spezialtransportprofiles im Bereich Pförtner

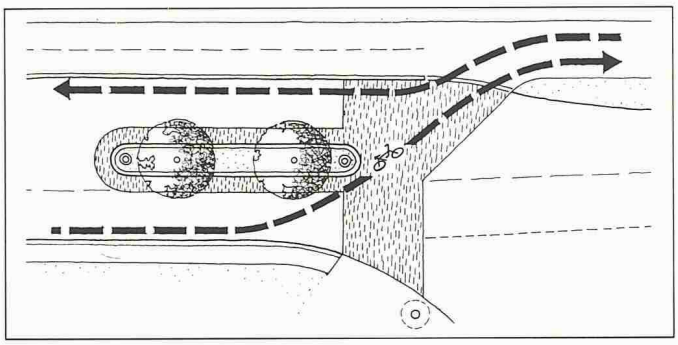


Bild 7. Einführung des Radweges im Bereich des Pförtners

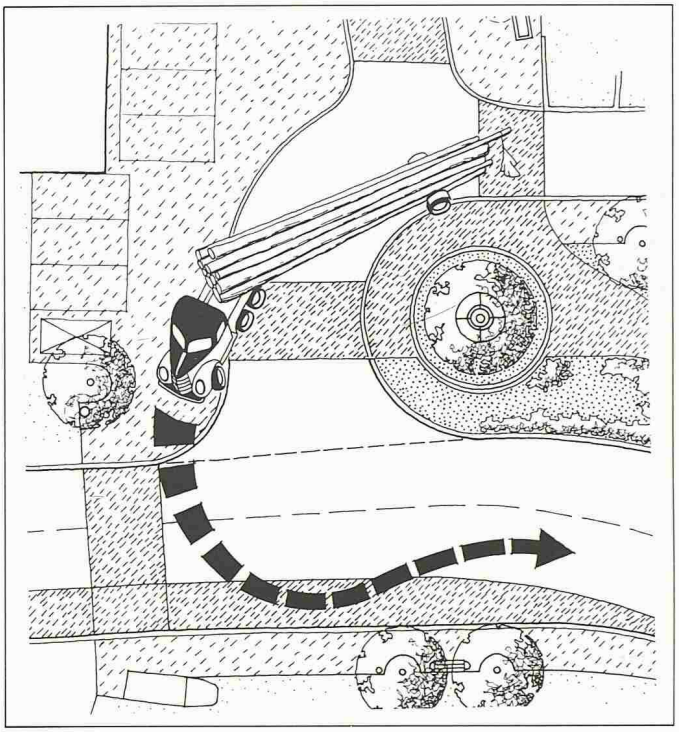


Bild 6. Langholztransport im Bereich des Dorfplatzes

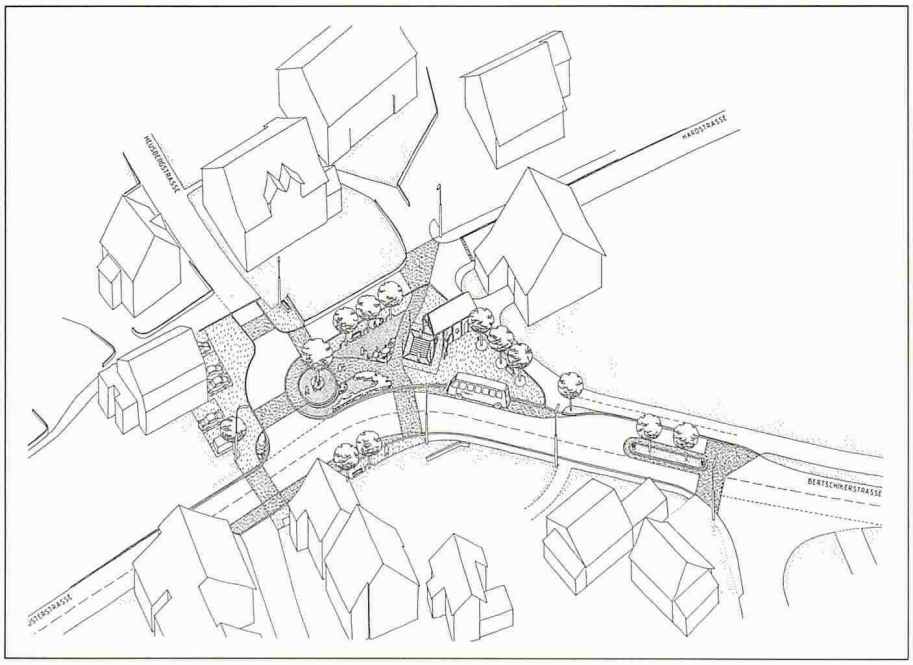


Bild 8. Isometrische Darstellung des Projektes

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

Durchfahrtsbreiten

Für die Gestaltung mussten Spezialtransporte berücksichtigt werden, da die Hauptverkehrstrasse Uster–Bertschikon–Gossau zum Ausnahmetransportnetz Typ II gehört und eine lichte Breite von 6,50 m pro Spur aufweisen muss. Trotz diesem grossen Flächenbedarf konnten Lösungen gefunden werden, 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 gepflästert. 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 Fussgängerwunschlinien, 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 Wunschlinien die Fahrbahn kreuzen, wurden gepflästerte 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 Übergängen 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 umgebenden 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.

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

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.