Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **59 (1972)**

Heft 5: **Fussgängerbereiche in der Altstadt - Öffentlicher Verkehr**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

Zu diesem Heft

Wir leben in einer Zeit aufregender Erfindungen: der Atomtechnik, der Transistortechnik, der Raketen, der Automation. Aber auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist seit Jahrzehnten nichts mehr erfunden worden, es sei denn, man rechne den automatischen Zigarettenanzünder am Volant des Autos oder die kleinen Räder des modischen Fahrrades zu den Erfindungen. Die Veränderungen im Verkehrswesen sind also lediglich quantitativer Natur und haben in den letzten Jahren den Charakter eigentlicher Disproportionalitäten angenommen.

Wir zeigen in diesem Heft Alternativen zu dem bisher als unabänderlich hingenommenen Gang der Dinge, zum verhängnisvollen Zirkel, der gebildet wird von mehr Autos, mehr Straßen, mehr innerstädtischen Parkplätzen, mehr Verkehrslärm, aus der Stadt verdrängten Familien, daher wieder mehr Autos und so fort. Diese Alternativen sind nicht alle eigentliche Erfindungen, sie sind großenteils einfach ein besserer Einsatz vorhandener Mittel und eine bessere Kombination existierender Techniken.

Das Auto hat bekanntlich die fatale Qualität, dienlich zu sein von der Besorgung im Quartier bis zur Reise quer durch den Kontinent. Nicht so die öffentlichen Transportmittel: die Straßenbahn hat ihre Geschwindigkeit und damit ihren Bereich und ihre Stationsabstände, die Bundesbahn daneben hat ihren viel größeren, aber ebenso diskreten Einsatzbereich. Neue Verkehrsmittel müßten die unterhalb, zwischen und oberhalb dieser beiden Massentransportmittel liegenden Bereiche bestreichen. Da wäre unterhalb der Straßenbahn einmal das Trottoir roulant; zwischen Straßenbahn und Bundesbahn die nicht-konventionellen Schnellbahnen, und oberhalb der Bundesbahn der Jumbo-Jet mit Eisenbahnanschluß. Nicht zu vergessen: fast noch wichtiger als das einzelne Verkehrsmittel ist ihr kombinierter Einsatz, denn die meiste Zeit verliert man beim Warten, beim Umsteigen und am Fahrkartenschalter. Red.

Verkehrsregelungen in historischen Zentren

Einleitend zu diesem Heft präsentieren wir vier Beispiele von Verkehrsregelungen in historischen Zentren: Como, München, Perugia und Siena. Während sich in vielen Städten und Großstädten – darunter auch in einigen schweizerischen – die Politiker und die Planer noch immer nicht von der fürchterlichen Vorstellung der autogerechten Stadt befreien können, verfolgen die dargestellten Initiativen ein humaneres Ziel: die Befreiung der Zentren vom privaten Autoverkehr und die entsprechende Wiedererlangung eines Teils des urbanen Raumes für den Stadtbewohner. Zwar sind diese Beispiele nicht die einzigen, und die Art ihrer Durchführung ist weder sensationell noch fehlerfrei. Dennoch ist die Motivation ihrer Realisierung zweifellos positiv: deshalb haben wir sie publiziert. Red.

Como: Zentren von wirtschaftlichem und kunstgeschichtlichem Interesse

Von Enrico Mantero

In der Città Murata gibt es Orte mit verschiedenen ambientalen Eigenarten, die in ihrer Gesamtheit die Geschichte ihrer Entstehung bezeugen. Diese Orte können die Grundlage für die zukünftige Organisation des sozialen Lebens bilden. Ein erster wichtiger Ort ist die Piazza del Duomo als politisches, religiöses und kommerzielles Zentrum. Hier befinden sich das Broletto, ein geschichtliches Gebäude, in dem sich die Stadtpolitik abspielte, und die Kathedrale, das alte Gebäude der kirchlichen Macht. Heute sind ein großes Lagerhaus, viele Bars, Restaurants und Geschäfte verschiedener Art hinzugekommen. Auf der Piazza del Duomo finden auch hie und da musikalische Darbietungen und andere öffentliche Vorstellungen statt. In der Nähe dieser Zone befinden sich das Teatro Sociale, ein Werk aus neoklassischer Zeit, und das Freilichttheater, das heute als Parkplatz verwendet wird; beide Gebäude stehen auf dem Bezirk des alten Kastells aus der Visconti-Periode. Ein ähnliches Ambiente hat sich im Verlaufe der Geschichte um die Piazza San Fedele gebildet. Die Basilika San Fedele war einst die alte Kathedrale und bildete zusammen mit dem Baptisterium San Giovanni in Atrio das religiöse Zentrum, das von Geschäftsgebäuden umgeben war. Auf diesem Platz fand der Getreidemarkt statt. Heute bestehen beide Funktionen weiter, wobei besonders die kommerzielle recht effizient ist. Piazza San Fedele und Piazza del Duomo sind durch die kommerziellen Achsen der Via Vittorio Emanuele und der Via Bernardino Luini miteinander verbunden. Die Piazza Cavour, ein Ort, dem wegen der Sicht auf den See und die Hügel hoher landschaftlicher Wert zukommt, ist gegenwärtig durch die Präsenz des Großteils der Kreditinstitute degradiert. Ein weiteres Element von grundlegender geschichtlicher und ambientaler Wichtigkeit bilden mit mittelalterlichen Stadtmauern mit den Alleen im Süden, Westen und zum Teil im Osten; heute dienen diese Alleen als Parkplätze, weshalb der Baumbestand als solcher der Bevölkerung nicht zur Verfügung steht. Sonst bestände hier unmittelbar außerhalb der Mauern eine Art von linearem Park.