

Editorial

Autor(en): **Bottinelli, Jocelyn**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **NIKE-Bulletin**

Band (Jahr): **16 (2001)**

Heft 4: **Bulletin**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

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>

Die Auswirkungen der Steigerung unserer Mobilität auf die Raumplanung und insbesondere auf unsere städtische Landschaft im Laufe des vergangenen Jahrhunderts ist bekannt. Die Anforderungen an die Städteplanung sind so komplex geworden, dass Planungsverfahren – oft aus schierer Not heraus – der Kompetenz der Strassenbauämter überlassen wurden. Plätze haben sich schrittweise in Kreuzungen gewandelt: Es schiene jedoch zu vereinfachend, die Verantwortung für die langsame Verschlechterung der Qualität unseres öffentlichen Raumes einzig den Ingenieuren zuweisen zu wollen. Für Entscheidungen in Sachen Städteplanung ist die Verantwortung aller gefordert, auch was die künftige Ausrichtung betrifft. Und dies nicht erst an der Abstimmungsurne.

Das Übereinanderlagern von Verkehrsnetzen, die Koordination der Verkehrsströme und die Vielzahl der Mitbestimmenden belegen den Umfang der Aufgabe. Ein Platz, als Element der Leere im Stadtbild, ist als Gebilde wesentlich schwieriger zu erfassen als ein Gebäude mit fest umrissenen Raummassen. Die Formulierung eines Projekts erscheint um so kniffliger, als es auf einer ungeicherten Zusammenstellung der Parzellen und oft unklaren juristischen Bedingungen beruht. Die öffentliche Finanzierung städtebaulicher Massnahmen stellt ein Wagnis dar, so dass im Rahmen des Denkmalschutzes kein Standardverfahren für die Subventionierung erstellt werden konnte – bis zum heutigen Tag. So gesehen, stellt der öffentliche Raum den vernachlässigten Teil unseres Kulturerbes dar.

Wenn es stimmt, dass, aus den obenerwähnten Gründen, die bis heute übliche Praxis der finanziellen Unterstützung von Gebäuden gegolten hat, besteht hiermit die Gelegenheit, zugunsten des öffentlichen Raumes als Kulturgut zu sprechen und hervorzuheben, dass der Wert eines Denkmals von der Qualität seines Umfeldes abhängt. Gewisse Hinweise bestätigen die Berechtigung des gewählten Schwerpunkt dieses Bulletins: neue Vorgehensweisen in der Organisation des städtischen Verkehrs eröffnen möglicherweise Wege zu einem wiedergefundenen Zusammenleben, während die Stadträte ihrerseits den Vorteil verstanden zu haben scheinen, dem öffentlichen Raum seine zentrale Stellung zurückzugeben und dabei die kaufmännischen Anliegen der Geschäftsleute zu berücksichtigen. Erste Vorstösse im Landschaftsschutz bemühen sich heute auf die dringenden Bitten der Behörden zu antworten. Es wurde Zeit, dass die Architekten und Architektinnen sich um diesen zu lange vernachlässigten Raum zu kümmern beginnen; wir sollten jedoch die sich ergebenden Konsequenzen genau verfolgen, die neu dieses Kulturgut bedrohen: kosmetische Verschönerung und schleichende Privatisierung des öffentlichen Raumes.

*für die Redaktion NIKE Bulletin
 Jocelyn Bottinelli
 Bundesamt für Kultur*

On sait l'impact du développement des transports au cours du siècle passé sur l'aménagement de notre territoire et plus particulièrement sur le paysage urbain. Les exigences relatives à l'aménagement urbain se sont tant complexifiées que les processus de planification ont été, souvent par défaut, laissés à la compétence de l'ingénierie routière. Les places se sont ainsi progressivement muées en carrefours mais il paraît un peu facile aujourd'hui de faire porter le chapeau de la lente dégradation de notre espace public au seul ingénieur: dans la mesure où les décisions relatives à l'aménagement urbain ressortent avant tout de choix politiques, la responsabilité de tous est engagée, également dans les orientations futures en la matière.

Superposition des réseaux, gestion des flux et multiplication des intervenants illustrent l'ampleur de la tâche. Une place, en tant qu'élément du vide urbain, est un concept plus difficile à appréhender qu'un bâtiment aux limites spatiales prédéfinies. La formulation d'un projet s'avère d'autant moins aisée que basée sur une situation parcellaire incertaine et des conditions juridiques souvent opaques. Le financement public d'opérations liées à l'aménagement urbain représente alors une telle gageure qu'aucun processus unifié de subventionnement au titre de protection du patrimoine n'a jusqu'à ce jour pu être établi. La manière sporadique et l'hétérogénéité des sources d'aide financière témoignent en outre d'une prise en compte marginale de l'aménagement urbain par les responsables concernés. Considéré comme tel, l'espace public fait bien figure de parent pauvre du patrimoine.

S'il est vrai que pour les raisons évoquées ci-dessus la pratique usuelle a jusqu'à ce jour privilégié le soutien aux bâtiments, l'occasion est ici donnée de plaider pour un espace public considéré en tant que bien culturel et de souligner que la valeur d'un monument est fonction de la qualité du contexte dans lequel il s'inscrit. Certains indices viennent confirmer l'à-propos du thème retenu pour le présent numéro: une approche nouvelle dans la gestion du trafic urbain ouvre peut-être la voie d'une convivialité retrouvée alors que de leur côté, les édiles semblent avoir compris le bénéfice offert par une mise en valeur de l'espace public, faisant ainsi écho aux préoccupations plus mercantiles des commerçants. Une démarche paysagère inédite s'empresse aujourd'hui de répondre aux sollicitations des autorités. Il était temps que l'architecte réinvestisse ce champ trop longtemps négligé mais prenons garde aux menaces corollaires qui pèsent maintenant sur ce patrimoine et qui ont pour nom cosmétisation et privatisation rampante de l'espace public.

*pour la rédaction Bulletin NIKE
 Jocelyn Bottinelli
 Office fédéral de la culture*