

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Band: 101 (2014)
Heft: 10: Strassenräume = La rue, espace de vie = The streets as habitat
Vorwort: Editorial

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

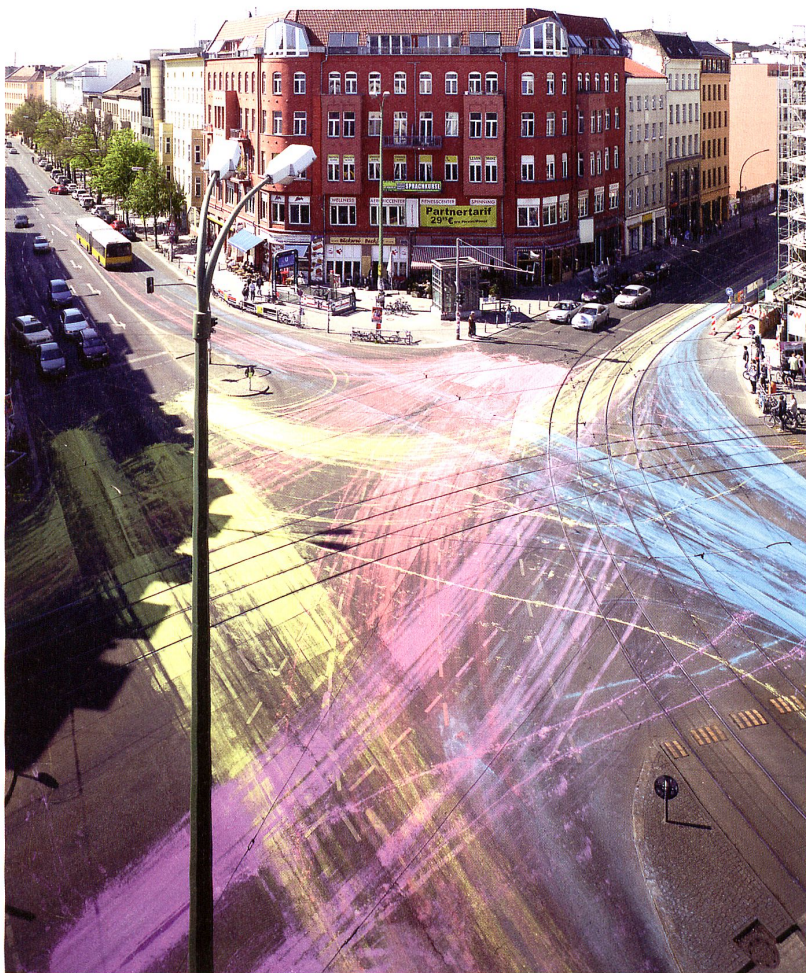
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Im April 2010 wurde der Rosenthaler Platz in Berlin zur Leinwand, die Verkehrsteilnehmenden zu Kunstschaffenden. Urheber der «Attacke» mit 500 Litern Farbe war eine anonyme Gruppe um den holländischen Street-Art-Künstler Iepe Rubingh. → www.painting.iepe.net
Bild: plainpicture/Rick Roberts

Es ist nicht allein die Architektur, die das Gesicht einer Stadt ausmacht, es ist ebenso der öffentliche Raum, der die Bauten erst zu den Menschen und zueinander in Beziehung setzt: Platz, Strasse, Trottoir. Die Forderung, diese meist vom motorisierten Verkehr geplagten Räume für die Menschen zurückzugewinnen, ist alles andere als neu; seit mindestens vierzig Jahren kämpfen Betroffene und Fachleute für eine ganzheitliche Sicht auf die Strasse. Trotzdem ist diese bis heute Fahrbahn, Parkplatz, Erschliessung oder Transitachse geblieben; Sachzwänge und technische Normen definieren ihre Gestaltung. Kanalisierte, lineare Fahrbahnen sind jedoch – erst recht als Bündel getrennter Eigentrassees, Fahrspuren, Velowege, Trottoirs – das Gegenteil eines öffentlichen Raums, denn sie erschweren alle Beziehungen in Querrichtung. Die Folge ist ein Absterben des öffentlichen Lebens; die Strasse wird gemieden, Läden und Cafés gehen ein.

In der Schweiz sind die Strassen oftmals enger, die Autos breiter, schwerer und schneller als anderswo, und der viel beschworene Dichtestress ist auch im Strassenverkehr fühlbar. Die Strasse ist in der Schweiz ein ideologischer Kampfplatz: Geht es um die freie Fahrt, kippen die Debatten ins Irrationale. Und die Vertreter von Auto- oder Velofahrern, ÖV-Planerinnen und Behinderten verbeissen sich in die Durchsetzung ihrer partikularen Interessen.

Kopenhagen zeigt, dass es auch anders geht: Wenn ganze Strassenzüge den Anwohnenden und dem Langsamverkehr zurückgegeben werden, kehrt das öffentliche Leben in den Aussenraum zurück. Weiträumige, sichere und bequeme Velorouten haben zum Durchbruch des Zweirads als Verkehrsmittel im Alltag beigetragen. Öffentliche Freiräume werden attraktiv gestaltet und bewusst inszeniert. Die Schweiz hält ihre Infrastruktur in perfektem Zustand: Milliarden werden jedes Jahr in die Erneuerung und den Ausbau der Strassen und der unterirdischen Leitungsnetze investiert. Wenn auch nur ein kleiner Teil dieser Summen – und der damit verbundenen Planungsarbeit – der Verbesserung der Lebensbedingungen und der Gestaltung zugute käme, argumentiert die Zürcher Landschaftsarchitektin Jacqueline Parish, würden Städte und Ortschaften ein ganz anderes Bild abgeben. Der enorme Hebel der Tiefbauinvestitionen wird in der Schweiz noch viel zu wenig zur Schaffung von gestalterischer Qualität genutzt. Wir zeigen gelungene Ansätze und ergänzen sie durch zwei ganz anders geartete Blicke auf den öffentlichen Raum – in Kyōto und in Lausanne. — *Die Redaktion*

L'architecture n'est pas la seule à façonner le visage d'une ville, il y a aussi l'espace public, qui met en relation le bâti avec les gens et les gens entre eux: places, rues, trottoirs. Et la revendication de récupérer pour la population ces espaces le plus souvent tourmentés par le trafic motorisé n'est pas nouvelle; les personnes concernées ainsi que les spécialistes se battent depuis au moins quarante ans pour une approche globale de la rue comme espace public. Jusqu'à présent cependant, ce dernier est resté le plus souvent voie de circulation, parking, axe d'accès ou de transit; son aménagement est défini par des contraintes et des normes techniques. Mais des voies de circulation canalisées, linéaires, sont à l'opposé d'un espace public – surtout si elles sont divisées en faisceau de voies de circulation, de pistes cyclables, de trottoirs – car elles canalisent dans une direction et entravent toutes les liaisons transversales. La conséquence en est un dépérissement de la vie publique; on évite ces routes, les cafés et commerces qui les bordent périssent.

En Suisse, les routes sont souvent plus étroites et les voitures plus larges, plus lourdes et plus rapides qu'ailleurs, de sorte que le stress de la densité, souvent invoqué, ne se ressent pas que dans les trains de banlieues, mais aussi dans la circulation routière. C'est pour cette raison que les routes sont en Suisse un terrain de combat idéologique: les débats dérapent souvent dans l'irrationnel quand on aborde la liberté de circulation. Et les défenseurs d'intérêts particuliers – les automobilistes ou les cyclistes, les planificateurs de transports publics et les handicapés s'affrontent entre eux pour défendre leurs intérêts particuliers.

Copenhague nous montre qu'il y a d'autres solutions: en effet, la vie publique renaît à l'extérieur quand on rend des routes entières à leurs riverains et à la mobilité douce. L'aménagement de routes cyclables spacieuses, sûres et confortables a contribué à imposer le vélo comme moyen de transport au quotidien. Des espaces publics sont aménagés de manière attractive et consciemment mis en scène, que ce soit en tant que lieux de rencontre branchés au centre ou en tant que parcs favorables aux familles dans les quartiers.

La Suisse entretient ses infrastructures dans un état parfait: on investit chaque année des milliards pour le renouvellement et l'agrandissement des routes et des réseaux souterrains. Selon l'architecte paysagiste zurichoise Jacqueline Parish, les villes et autres localités auraient un tout autre aspect si une petite partie de cette somme – et le travail de planification qui y est lié – était consacrée à l'amélioration des conditions de vie et à l'aménagement. En Suisse, l'énorme levier des investissements dans le génie civil est encore trop peu utilisé pour créer de la qualité conceptuelle. Nous montrons des approches réussies et les complétons par deux regards très différents sur l'espace public – à Kyôto et à Lausanne. — *La rédaction*

Architecture alone does not shape the face of a city; a part is also played by public space which first relates buildings to people and to each other: square, street, pavement. The call to regain these spaces, which are generally plagued by motorised traffic, for use by people is anything but new; for at least forty years experts and the people affected have been fighting for a more holistic view of the street as a public space. Nevertheless, up to the present the street has remained first and foremost a carriageway, parking area, which is used primarily for access or as a transit axis; its design is defined by constraints and technical norms. However, channelled linear carriageways, particularly when they are bundled together as reserved lanes, bike paths, traffic lanes, and pavements are, in fact, the complete opposite of a public space, as they channel everything in one direction and make any transverse relationships very difficult. The consequence is the death of public life; the street is avoided, shops and cafes close down.

In Switzerland the streets are often narrower and the cars wider, heavier and faster than elsewhere; the often invoked density stress is tangible not only when travelling by commuter train but also in street traffic. Therefore the street in Switzerland is an ideological battleground: when the subject of discussion is unhindered driving the debate often turns irrational. And the representatives of the individual interest groups—motorists or bicyclists, public transportation planners and the disabled—dig in their heels in a determined struggle to defend or secure their particular concerns.

Copenhagen shows that things can be done differently: when entire streets are returned to the people who live there and the traffic is slowed down, public life returns to outdoor space. An extensive network of safe and comfortable bike paths has contributed to the breakthrough of the bicycle as a means of daily transport. Public outdoor spaces are attractively designed and consciously staged, whether as a cool hang-out in the city centre or a family-friendly park in a neighbourhood.

Switzerland maintains its infrastructure in perfect condition: billions of francs are spent annually on renovating and extending the streets and the underground network of services. Zurich landscape architect Jacqueline Parish argues that if just a small amount of these sums—and of the planning work involved—were to be spent on improving living conditions and design, then cities and towns would look very different. In Switzerland the enormous leverage of investment in construction below ground level is far too rarely used to create real design quality. We show successful approaches and round them off with two very different looks at public space—in Kyôto and in Lausanne. — *The editors*