

Kopernikanische Wende

Autor(en): **Dietiker, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **101 (2014)**

Heft 10: **Strassenräume = La rue, espace de vie = The streets as habitat**

PDF erstellt am: **11.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-515211>

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.

Kopernikanische Wende



Ortsdurchfahrt St. Imier
von RWB Jura

Auch verkehrsreiche Hauptstrassen lassen sich so gestalten, dass sie Koexistenz ermöglichen, zum Aufenthalt einladen und gestalterisch hohe Qualität aufweisen. Die Ortsdurchfahrt von St. Imier zeigt, wie das aussieht.

Jürg Dietiker

Das Projekt im Zentrum der kleinen Uhrenstadt im Berner Jura illustriert die «kopernikanische Wende» im Verständnis innerörtlicher Strassenraumplanung und zeigt, was moderne Verkehrsplanung im städtebaulichen Kontext heute zu leisten vermag. Der folgende Text soll beleuchten, auf welchen Grundlagen Projekte wie in St. Imier aufbauen. Strassenräume sind Stadträume, Stadträume sind Lebensräume – lange war dies selbstverständlich, und wo die Boulevards der Gründerzeit erhalten blieben, werden sie heute unter Schutz gestellt. Erst mit der zunehmenden Automobilmisierung und der «Erfindung» der Verkehrsplanung um die Mitte des 20. Jahrhunderts wurden aus diesen repräsentativen und lebhaften Stadträumen monofunktionale Verkehrsachsen.

Mensch versus Verkehr

Heute geht es um die Wiederherstellung der Strassen in ihrer Funktion und Bedeutung als Stadträume. Angesichts der immer deutlicher zutage tretenden negativen Auswirkungen verkehrsorientierter Ausbauten vergangener Jahrzehnte stellt sich aber auch die Frage, wie es gelingen kann, dass Hauptstrassen (neben der unverzichtbaren Verkehrsfunktion) wieder attraktive Wohn- und Geschäftsstandorte werden können, die Anreize zur Revitalisierung der angrenzenden Liegenschaften bieten. Dazu sind intelligente Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskon-

zepte nötig – auf der Basis einer Kultur der Langsamkeit und der Koexistenz. Am Anfang stand die Einsicht: Wir beplanen nicht Maschinen, sondern Menschen. Wir haben keine Verkehrsprobleme, sondern Probleme mit Menschen im Verkehr. Doch wer ist dieser Mensch? Woher kommt er? Wie funktioniert er? Um diesen Fragen auf den Grund zu gehen, öffnete sich die Verkehrsplanung in den 1980er Jahren hin zu den Sozial- und Gesellschaftswissenschaften. In interdisziplinären Forschungsgruppen mit Vertretern aus Humanbiologie, Soziologie, Psychologie, Ethologie, Ethnologie, Philosophie versuchten die Verkehrsplaner, den Menschen und seine Bedürfnisse zu erklären. Die Erkenntnisse brachten das aufgeklärte Weltbild vom rational handelnden Verkehrsteilnehmer arg ins Wanken. Die Verkehrsplaner lernten, dass sich Menschen bezogen auf ihren individuellen Nutzen immer vernünftig verhalten, ihr Verhalten in der Umwelt jedoch nicht in den Köpfen beginnt und erst durch Widerstände verändert werden kann, – wenn also neues Verhalten einen grösseren Nutzen verspricht.

Der Erfolg liegt also nicht in Appellen, sondern in umgesetzten Projekten, die neue Verhaltensweisen vernünftig erscheinen lassen. Ihre Wirkung resultiert aus den Bildern, die sich den Menschen im Verkehr als «Botschaft» der Strassenräume präsentieren. Deshalb haben alle Gestaltungsmassnahmen nur dann den gewünschten Effekt, wenn die Botschaft, die der gestaltete Raum als Bild vermittelt, mit den Zielen als Koexistenzräume übereinstimmt. Eine breite, gerade Fahrbahn signalisiert, dass sie für zügiges Fahren gebaut wurde – also nimmt man sie auch dafür in Anspruch. Wenn man Koexistenz will, müssen Strassenräume deshalb so erscheinen, dass langsames, aufmerksames Fahren vernünftig erscheint. Als Arbeitsinstrument steht heute eine praktische Methode zur systematischen Analyse und Projektierung der räumlichen Erscheinungsbilder von Strassen in Bezug auf ihre Wirkung auf die Benutzer zur Verfügung.¹ Damit können Strassenräume auf ihre räumlichen, funktionalen, historischen und gestalterischen Eigenheiten hin analysiert und neue Gestaltungsmöglichkeiten entwickelt werden.

Wie man dabei vorgehen kann, zeigt das Projekt in St. Imier sehr anschaulich und exemplarisch auf. Entscheidend ist der bereits in der Analyse des Ortes zum Tragen kommende gesamtheitliche Blick der Projektierenden, die die Strasse als Teil der historisch

¹ Jürg Dietiker et. al.,
Wie Strassenraumbilder den
Verkehr beeinflussen –
Der Durchfahrtswiderstand
als Arbeitsinstrument
bei der städtebaulichen
Gestaltung von Strassen-
räumen, Bundesamt für
Strassen, Bern 2009

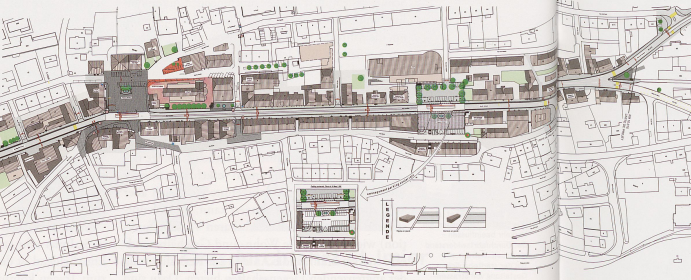
Auf der Hauptstrasse von St. Imier gilt für den Durchgangsverkehr Tempo 30. Die Fahrbahn wurde verschmälert und ist nur durch Rilmsteine vom Fussgängerbereich getrennt. Der Marktplatz wurde von parkierenden Autos befreit.
Alle Bilder: RWB Jura

Bauherrschaft
Office des ponts et chaussées du Canton de Berne
Municipalité de Saint-Imier
Städtebau, Verkehrsplanung und Bauleitung
RWB Jura, Porrentruy, Frédéric Balmer (Projektleitung), Brigitte Cattin, Serge Beuchat, Greg Passacco, Julien Perietti, Laurent Schaffter, Geoffroy Schneider
Kosten
Kantonsstrasse und Trottoirbereiche: CHF 6 Mio.
Kommunale Strassen, Plätze und Leitungen: CHF 5 Mio.
Termin
Wettbewerb: 2008
Planung: 2009–2011
Ausführung in vier Etappen: 2011–2014



Die Beruhigung des Verkehrs und neu gestaltete seitliche Plätze machen aus der linearen Durchgangsstrasse wieder einen öffentlichen Raum.

0 100



gewachsenen Stadtstruktur verstehen und insbesondere auch ihre Funktion im innerörtlichen Beziehungs- und Verbindungsnetz untersuchen, denn diese quer zur Strasse verlaufenden Wege sind entscheidend für den Zusammenhalt der Siedlung. Basierend auf den historischen Analysen werden die früheren Gesamträume und Plätze wieder sichtbar gemacht; differenzierte Fahrbahngestaltungen und Geschwindigkeitsregelungen charakterisieren die unterschiedlichen städtebaulichen Umfelder und die daraus resultierenden eher punktuellen oder flächigen Querungsmöglichkeiten.

Die verhaltensbestimmende Wahrnehmung der Strasse als Stadtraum statt nur als lineare Fahrbahn wird durch die Entrümpelung der Vorplätze und Trottoirs, durch die Glättung der Kanten zwischen Fahrbahn und Seitenflächen und durch ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept erreicht. Damit wird auch eine unabdingbare Voraussetzung für das Funktionieren geschaffen: Das räumliche Bild drückt die an diesem Ort angestrebte Koexistenz zwischen den Verkehrsteilnehmern bildlich aus. Es ist zu erwarten, dass die verkehrliche Beruhigung und gestalterische Aufwertung in St. Imier wie anderswo auch positive Impulse für die Investitionsbereitschaft in die angrenzenden Liegenschaften vermittelt. Es wird aber erfahrungsgemäss noch eine grosse Herausforderung sein zu vermeiden, dass dadurch weiter hinten liegende Strassen zu Zweitklassräumen werden.

Die traditionellen Projektierungsverfahren, die sich auf die Umsetzung bewährter Normen konzentrieren, können die neuen und vielfältigen Anforderungen meist nicht erfüllen. Zu stark ist die Tendenz, dass aus anfänglich visionären Ansätzen durch die ständigen Interessenaussensetzungen ein kontinuierlicher Kompromiss resultiert. Dies machte es nötig, auch in den prozessualen Abläufen neue Wege zu suchen, was dann zur Wiederentdeckung des (auch in St. Imier erfolgreich eingesetzten) Wettbewerbs im Mobilitäts- und Verkehrsbereich führte. Projekte wie in St. Imier greifen also auf grundsätzliche und langdauernde verkehrplanerische Erfahrungs- und Lernprozesse zurück. Sie drücken den heutigen »State of the art« aus, und das wachsende Bewusstsein zeigt: Die Chancen zur Umsetzung sind gut. —

Jürg Dietiker, geboren 1946, war bis Ende 2012 Professor für Verkehr und Städtebau an der ZHAW in Winterthur. Seine Arbeits- und Forschungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Verkehr, Umwelt und Mobilitätsverhalten. Eigenes Planungsbüro seit 1984 mit Schwerpunkt in der Durchführung von komplexen Planungs- und Projektprozessen.

Résumé

Une révolution copernicienne La traversée de St-Imier par RWB Jura

On a instauré une zone 30 dans la petite ville de St-Imier dans le Jura bernois, une première en Suisse sur une route principale cantonale. Le réaménagement de la traversée de la localité, planifié par RWB Jura, ne s'est pas borné à la nouvelle conception du domaine routier, mais inclut les places avoisinantes ainsi que les ruelles perpendiculaires à la route. Le but de favoriser la coexistence des bordiers, des piétons et du trafic automobile, ne peut pas être atteint au moyen de prescriptions et de signaux. La condition préalable est que l'aménagement routier lui-même engage à une conduite lente et attentive.

Summary

Copernican Revolution St. Imier through-road by RWB Jura

In the small town of St. Imier in the Bern Jura a speed limit of 30 kmh has been applied to a main cantonal road for the first time in Switzerland. The adaptation of the road through the town by RWB Jura was not confined to the redesign of the street space but also includes the adjacent squares and the connecting routes across the road. The goal of making the coexistence of residents, pedestrians and motorized traffic possible cannot be achieved by regulations and signals. What is required is a design of the street that makes slow, attentive driving appear entirely reasonable.

Literaturhinweis
Jürg Dietiker, Carte Blanche
32, Terra Incognita – Was tut ein Verkehrsplaner und wieso?, Eigenverlag ZHAW
Winterthur 2014.