

Die Verknüpfung mit der Geometrie der Stadt

Autor(en): **Thormann, Fritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957528>

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.

Die Verknüpfung mit der Geometrie der Stadt

► Atelier 5, Fritz Thormann

“Schweizer Standard”

Für die Bieler Autobahn sei halt nach typischem “Schweizer Standard” vorgegangen worden. “Leider wurde aber zu wenig berücksichtigt, dass die Schnellstrasse und die Anschlüsse nicht auf dem Land draussen, sondern mitten in einer Stadt errichtet werden”, bemängelt Hüsler. “Das Stadtbild wird dadurch sehr stark beeinträchtigt.” Das Generelle N5-Projekt sei gross, zum Teil grosszügig, auch luxuriös, technisch schwierig, nicht unbedingt schön, aber sicher sehr teuer, fasst der Stadtplaner seine Kritik zusammen. “Es könnte auch einer Stadt mit 300'000 Einwohnern dienen. Hat es aber den Massstab von Biel und seiner ländlichen Umgebung? Sechs vollwertige Autobahnan-schlüsse auf einer Länge von neun Kilometern, zwei unterirdische Zufahrtsstrassen mit Lokalan-schlüssen: können sich Bund und Kanton das leisten?” Auszug aus dem Bericht im Bieler Tagblatt:

► Fritz Thormann
Planer BSP,
Atelier 5, Bern

Die Architekten Max Schlup, Konrad Mäder und das Atelier 5 sowie die Landschaftsarchitekten Stöckli, Kienast & Koepfel arbeiten an einem Teilstück der Nationalstrasse N5 in Biel als Berater für die Gestaltung mit.

In einer gemeinsamen Erklärung haben sie unter anderem auf ein Problem hingewiesen, welchem beim Einfügen der Autobahn-Bauwerke in ein städtisches Gebilde in bezug auf die Gestalt grosse Bedeutung zukommt:

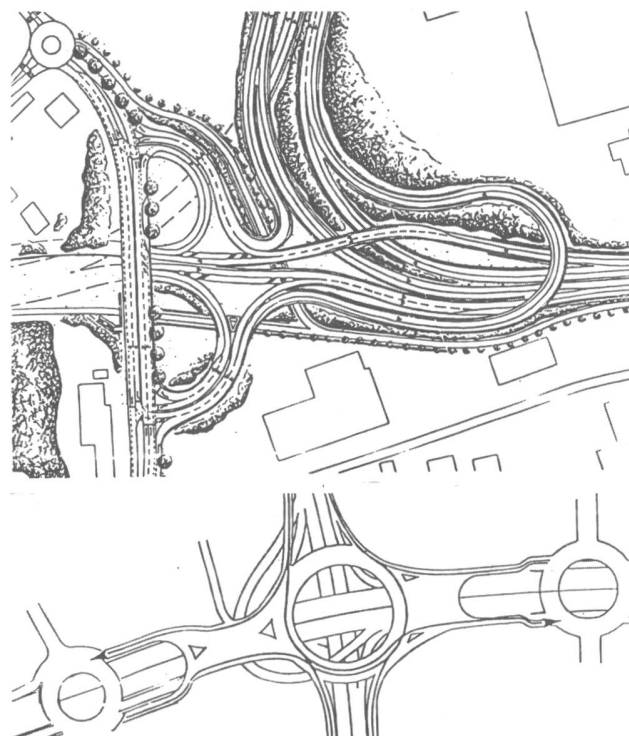
Das städtische Strassennetz - die Grundlage der Stadtgeometrie - dient vor allem dem Zurücklegen kurzer Strecken innerhalb der Stadt oder der Region. Dementsprechend ist es auf eine Vielfalt der Beziehungen und auf niedere Geschwindigkeiten ausgelegt. Das Autobahnnetz ist für längere Reisen - und damit auch auf hohe Geschwindigkeiten - ausgelegt.

Diese verschiedenen Zweckbestimmungen der beiden Verkehrsträger führten auch zu sehr verschiedenen Charakteristika: Die Stadtstrassen als dichtes Netz mit oft rechtwinkligen Verknüpfungen, die Autobahn als geschwungene Linie. Auf der Autobahn ist man ein Reisender, auf dem Stadtnetz ein Besucher.

Diese Feststellungen haben für diejenigen Orte, wo die beiden Verkehrsträger miteinander verbunden werden - die Anschlüsse - besondere Bedeutung: Es werden zwei verschiedene Geometrien zusammengeführt, die Reise beginnt oder ist zu Ende, und man verwandelt sich vom Reisenden in den Besucher und umgekehrt. Die Anschluss-Situation soll dieses Zusammentreffen und diese Verwandlung deutlich sichtbar machen. Nur so kann sie einen wirkungsvollen Beitrag zur Lesbarkeit der Stadt, zum Stadtbild leisten.

Weil wir davon Kenntnis hatten, dass in Barcelona ein interessantes Stück Autobahn mit stadtgerechten Geometrien gebaut worden ist (die Ronda de Dalt, Team-Director Architekt Bernardo de Sola Susperregui), haben wir - in erster Linie für die Projekt-Verantwortlichen - eine Bildungsreise nach Barcelona organisiert. Im nächsten Heft wird ausführlicher darüber berichtet.

Aus der Reise ist das folgende Bild - sozusagen als Quintessenz - entstanden. Es wurde anlässlich eines Interviews mit Stadtplaner Werner Hüsler im Bieler Tagblatt vom 16.12.1994 publiziert. ■



Das geplante Anschlussbauwerk Bruggmoos (oben) und ein vergleichbarer Autobahnring in Barcelona. “Das sind doch zwei Paar Stiefel”, sagt Biels Stadtplaner Werner Hüsler. “Die spanische Lösung wirkt eleganter und hat weniger Land verschlissen.”

Der Bildlegende ist noch beizufügen, dass beide Pläne denselben Massstab haben und dass es sich bei beiden um eine Autobahn-Verzweigung mit Stadtanschlüssen handelt. Die an der Verzweigung Bruggmoos beteiligten Autobahnen werden eine maximale Belastung von ca. 30'000 Fahrzeugen pro Tag aufweisen, während die Hauptachse der Ronda de Dalt mit 140'000 Fahrzeugen belastet ist.