Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 37 (1980)

Heft: 9

Artikel: Gestaltung städtischer Aussenräume

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-781916

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

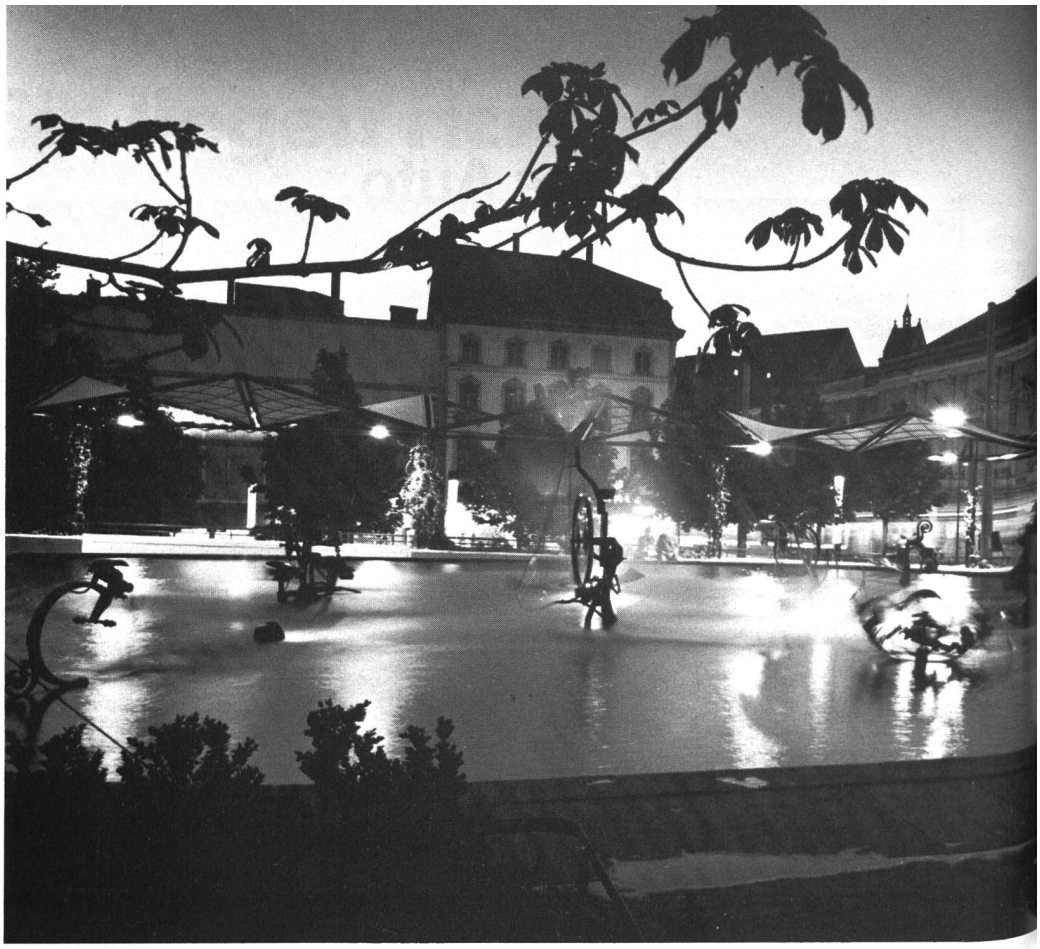
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

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



Theaterplatz mit Tinguely-Brunnen.

Gestaltung städtischer Aussenräume

Amt für Kantons- und Stadtplanung, BS

Zwischen der Zielsetzung der Grün 80 und den Zielvorstellungen des Regierungsrates über die Verbesserung der Lebensqualität in Basel besteht weitgehende Übereinstimmung. Deshalb wurde angestrebt, mit der Durchführung der Grün 80 in Basel bleibende Werte nicht nur im eigentlichen Ausstellungsgelände, sondern vielmehr auch in der Stadt selber zu schaffen. Ausserdem war zu erwarten, dass ein Teil der auswärtigen Besucher der Ausstellung auch die Stadt aufsuchen wird. Aus diesen Gründen wurden zahlreiche Anstrengungen unternommen, das Aussehen der Stadt zu verbessern, und zwar sowohl auf privater Ebene – die Liegenschaftseigentümer wurden aufgerufen, Aussenrenovationen ihrer Häuser durchzuführen – als auch auf staatlicher Ebene durch Instandstellung von Erholungsanlagen, Renovation von öffentlichen Bauten und Baudenkmälern sowie durch die Verkehrsberuhigung und Neugestaltung von Strassen und Plätzen.

Entscheidend für den Eindruck, den wir von einer Stadt haben, ist neben vielen anderen, zum Teil sehr persönlichen und zufälligen Dingen, das Bild der öffentlichen Räume, das heisst der Strassen und Plätze. Diese werden einerseits geprägt durch die Stellung der angrenzenden Bauten und die Gestaltung deren Fassaden, anderseits durch die Beschaffenheit der Platzfläche, den Belag, die Bepflanzung, die Beleuchtung, die Möblierung usw.

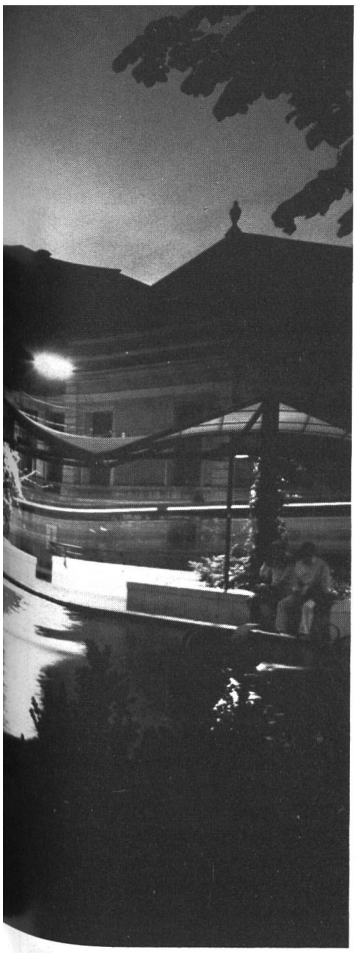
Die Gestaltung dieser Aussenräume ist allgemein in den vergangenen Jahrzehnten vernachlässigt worden. Bauliche Veränderungen erfolgten kaum aus ästhetischen Gründen, sondern fast ausschliesslich als sogenannte Korrektionen zugunsten des immer mehr zunehmenden Motorfahrzeugverkehrs. Dass sie auch Räume sind, in welchen sich auch nichtmotorisierte Menschen aufhalten und wohlfühlen sollten, blieb während langer Zeit unberücksichtigt.

Voraussetzung für eine bessere, menschen- und nicht fahrzeuggerechte Nutzung und Gestaltung ist eine Verkehrsberuhigung. Diese hat zum Ziel, den öffentlichen Raum für den Menschen in seiner ursprünglichen und natürlichen Bewegungsart wieder belebbar und erlebbar zu machen. Ob das Ergebnis nun als Fussgängerzone oder als Wohnstrasse bezeichnet wird, das Ziel bleibt das gleiche: den Durchgangsverkehr fernhalten, die Fahrzeuge langsamer machen und Flächen für andere Zwecke als den Verkehr schaffen.

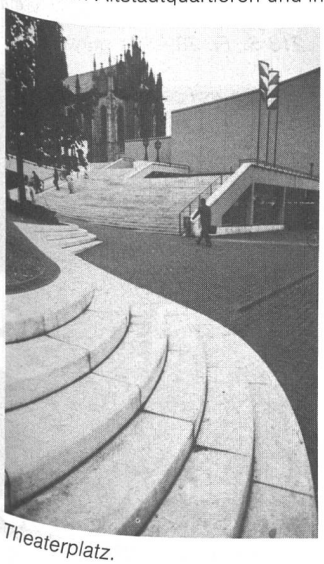
Schneidergasse/Pfeffergässlein.

Das langfristige Konzept umfasst deshalb in Basel neben dem vorhandenen Netz der Hauptverkehrsstrassen und einem Velowegnetz auch ein Netz von fussgängerfreundlichen Strassen und Plätzen im ganzen Stadtgebiet unter Einbezug der Fussgängerzonen in der Innerstadt, von Wohnstrassen und Promenaden in den

Barfüsserplatz.



Aussenquartieren und mit Anschluss an Spazierwege ausserhalb der Stadt. Verkehrsarme Zonen sollen in Basel nicht speziell in Geschäftsstrassen des Zentrums und in vereinzelten Quartiersstrassen entstehen, sondern auch in Erholungsbereichen, wie beispielsweise längs der Rheinufer, in reizvollen Altstadtquartieren und in



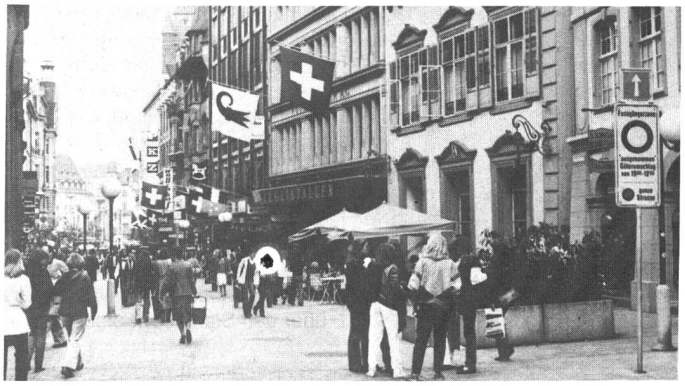
Theaterplatz.

geschlossenen Wohngebieten. Mit einem zusammenhängenden Netz von sicheren und attraktiven Fussgängerrouten soll ausserdem die Bereitschaft gefördert werden, im Interesse der Umwelt und des eigenen Wohlbefindens im Stadtgebiet vermehrt zu Fuss zu gehen.

Eine verkehrsarme Innerstadt existiert in Basel seit 1972. Damals ist der Durchfahrtsverkehr durch das Stadtzentrum weitgehend unterbunden worden. Die ersten baulichen Umgestaltungen erfolgten im Jahre 1976. Anfänglich lehnten die Interessengemeinschaften der Innerstadtgeschäfte und die Verkehrsverbände derartige Massnahmen ab. Heute besteht grundsätzlich Zustimmung zu den fussgängerfreundlichen Zonen, ja sogar zu deren Erweiterung, wenn auch die Meinungen über Organisation und Gestaltung im Detail auseinandergehen.

Im Hinblick auf die Grün 80 sind nun in den vergangenen zwei Jahren verschiedene Strassen und Plätze neu gestaltet worden. So sind an den Kleinbasler Rheinwegen im Abschnitt innerhalb der alten Stadtgräben die Fahrbahnen und Parkplätze aufgehoben und an deren Stelle Grünrabatten und Aufenthaltsbereiche angelegt sowie in der Uferböschung Sitzstufen und Aussichtskanzeln eingebaut worden. Im Gebiet des Petersplatzes sind ebenfalls neue Grünflächen und Aufenthaltsbereiche auf Kosten von Fahrbahnen und Parkplätzen erstellt worden. Auf dem Barfüsserplatz wurde die in den dreissiger Jahren angelegte Parkierungsfläche aufgehoben und umgestaltet. Gleichzeitig wurde ein neuer Durchgang zum benachbarten Theaterplatz als Bestandteil einer Fussgängerverbindung zwischen der Innerstadt und dem Bahnhofgebiet geschaffen. Auch auf dem sogenannten kleinen Münsterplatz sind die früheren Fahrbahnen und Trottoirs durch grosse, verkehrsfreie Flächen ersetzt worden. Schliesslich wurden in der Greifengasse die Trottoirs zu Lasten der ehemaligen Fahrbahnen verbreitert. Mit diesen Beispielen sind nur die wichtigsten der ausgeführten Objekte genannt. In einer nächsten Stufe sollen der Claraplatz, der Matthäusplatz, ein weiterer Abschnitt der Kleinbasler Rheinwege, die Schifflände und die Steinenvorstadt folgen. In allen Fällen sind im Prinzip Grünflächen oder Flächen für Fussgänger auf Kosten von Parkplätzen und Fahrbahnen vorgesehen. Von allen ausgeführten Strassen und Plätzen sind lediglich die Greifengasse, der Claraplatz und die Steinenvorstadt sowie die bereits früher umgebaute Freie Strasse als eigentliche Geschäftsbereiche anzusprechen.

Lehenmattstrasse.



Freie Strasse.

Unterer Rheinweg.

Mit der Schaffung von Wohnstrassen wurde in Basel im Jahre 1976 begonnen. Abgesehen von zwei im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenbau entstandenen Mustern existieren heute in Basel drei Versuchswohnstrassen von unterschiedlichem baulichem Standard. Es sind dies die Kartausgasse mit einfachster, reversibler Ausstattung, die Bärenfelserstrasse mit örtlichen baulichen Veränderungen und die Laufenstrasse mit vollständiger Umgestaltung der ganzen Strassenfläche. Alle drei Strassen mussten mit konventionellen rechtlichen Mitteln eingerichtet werden, da das neue Wohnstrassensignal noch nicht zur Verfügung stand.

Projekte für weitere Wohnstrassen oder für die Verkehrsberuhigung von ganzen Wohngebieten sind in Bearbeitung oder Vorbereitung. Es handelt sich dabei um die Blauensteinerstrasse, die Sissacherstrasse und die Delsbergerallee sowie um die Gebiete Kannenfeld, Neubad und St. Johann.

Auch bei der Gestaltung öffentlicher Räume, vor allem bei Wohnstrassenvorhaben, aber auch in andern Fällen, sind mehr und mehr Private an der Planung beteiligt. Verschiedenenorts haben sich Quartierarbeitsgruppen gebildet, welche aus eigener Initiative die Neugestaltung eines Platzes oder einer Strasse vorgeschlagen haben und nun in Zusammenarbeit mit der Verwaltung auch Projekte erarbeiten. Meist wird diese nicht nur um Beratung in technischen Fragen sondern auch bezüglich des Vorgehens gebeten. Die Zusammenarbeit mit diesen Gruppen ist für die beteiligten Verwaltungsstellen allgemein sehr erfreulich. Sie bietet Gewähr dafür, dass Wünsche der jeweiligen Quartierbewohner direkt in die Projekte einfliessen können, und diese dann im betreffenden Quartier politisch abgestützt sind.

Für menschengerechtere Verhältnisse im öffentlichen Raum genügt manchmal bereits eine Verkehrsberuhigung mit einfachen Mitteln. Bauliche Veränderungen um jeden Preis sind jedenfalls abzulehnen, um so mehr als sich für viele das Bild der Stadt in der vergangenen Zeit ohnehin schon zu stark verändert hat. Vielfach ist jedoch eine bauliche Umgestaltung unter Berücksichtigung der neuen Randbedingungen und Bedürfnisse notwendig. Frühere bauliche Zustände – und deren gibt es in Altstadtbereichen jeweils viele – sollten nicht unkritisch wiederhergestellt werden. Wir dürfen und müssen den Mut haben, auch neue Gesamtlösungen und neue Elemente vorzuschlagen und zu vertreten, wir sind aber verpflichtet, diese sorgfältig und gewissenhaft zu entwickeln.

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes muss erst wieder gelernt werden. Lange Zeit sind Strassen und Plätze überwiegend nach den Bedürfnissen des Motorfahrzeugverkehrs geformt worden. Sie sind jedoch nicht nur Verkehrsträger, sondern auch Lebensräume, in welchen sich Menschen ohne Fahrzeug aufhalten.

Diese haben im Gegensatz zu den motorisierten Verkehrsteilnehmern die Musse, ihre Umgebung zu betrachten und zu erleben. Sie haben aber auch ein Anrecht darauf, sich nicht nur sicher, sondern auch in einer ansprechenden Umgebung bewegen und aufhalten zu können. Es ist zu hoffen, dass sich diese Erkenntnis mehr und mehr durchsetzen wird.

Regionale Disparitäten

Hans Elsasser, ORL-Institut ETHZ

In Ergänzung zur traditionellen Forschungsförderung des Schweizerischen Nationalfonds, die vor allem die Grundlagenforschung in allen Wissenschaftsgebieten massgeblich unterstützt, laufen seit einiger Zeit – finanziell und zeitlich begrenzte – Nationale Forschungsprogramme. Sie sollen:

- thematisch im allgemeinen Landesinteresse liegen,
- ausgeprägt die anwendungsorientierte Forschung fördern,
- zu mittelfristig verwertbaren Resultaten führen und
- die Koordination und fächerübergreifende Arbeitsweise wesentlich verstärken.

Zu diesen gegenwärtig laufenden Programmen zählt auch das Nationale Forschungsprogramm «Regionalprobleme». Das NFP «Regionalprobleme» umfasst in einer ersten Programmphase acht thematische Schwerpunkte:

- Ursachenanalyse der räumlichen Wohlfahrts- und Wohlstandsdisparitäten
- Strukturentwicklung und -gestaltung vor allem in räumlicher, aber auch in sektoraler und betrieblicher Hinsicht
- Aufzeigen von Nutzungskonflikten und -alternativen im Berggebiet
- Wirtschaftliche, kulturelle und politische Strukturen in Grenzräumen
- Erfolgskontrolle zur Infrastruktur
- Ursachenanalyse urbaner Entwicklung
- Entstehung und Veränderung soziokultureller und politischer Strukturen
- Ziel-Mittel-Beziehungen und -Konflikte vorab im raumordnungspolitischen Bereich

Zum ersten Problemkreis organisierte die Programmleitung Ende Januar in Bern ein Seminar mit dem Titel «Regionale Disparitäten». Erfreulicherweise erschien nun bereits ein Vierteljahr später ein Themenband[1], welcher die Referate, Korreferate, Diskussionsvoten und Repliken dieses Seminars beinhaltet.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass es sich bei diesem Buch um eine aktuelle Standortbestimmung über räumliche Disparitäten in der Schweiz handelt. Sie zeigt mit aller Deutlichkeit auf – wie das E. A. Brugger in seinem Schlusswort ausführt – dass wir wenig wissen, aber trotzdem handeln und damit risikoreich leben, denn weder die Intensität noch die Richtung jener staatlichen Aktivitäten, welche räumliche Disparitäten beeinflussen, sind in ihrem Problem-, Ursachen- und Zielbezug hinreichend überprüft. «Ein Prüfstein für das Nationale Forschungsprogramm ‚Regionalprobleme' wird sein, inwiefern es bestehende Forschungslücken und Politikdefizite im Disparitätenbereich vermindern kann.»

Beim vorgestellten Seminarband «Regionale Disparitäten» handelt es sich nur um eine der zahlreichen Veröffentlichungen der Programmleitung: In einem eigenen Informationsbulletin wird laufend über den Stand der Forschungsarbeiten informiert. Arbeitsberichte machen wichtigere Zwischenberichte und nichtpublizierte Schlussberichte zugänglich. Ferner sind bisher drei Veröffentlichungen im Rahmen der Nationalen Forschungsprogramme des Schweizerischen Nationalfonds im Buchhandel erschienen. Daneben werden laufend Teilergebnisse von den einzelnen Forschergruppen in Fachzeitschriften publiziert. Dem Nationalen Forschungsprogramm «Regionalprobleme» darf sicher ein Vorwurf nicht gemacht werden, dass es Forschung im Elfenbeinturm betreibe und dass darüber zuwenig informiert werde. Es bleibt zu hoffen, dass die dadurch geweckten Erwartungen durch die Schlussresultate auch erfüllt werden.

[1] *Fritz Mühlemann und Ernst A. Brugger (Hrsg.); Regionale Disparitäten, Bern 1980 (Verlag Rüegger, 8253 Diessenhofen), 213 S., Fr. 28.–.*