

«Öffentlichkeit ist weit mehr als der automobile Verkehr»



Architekt Bernhard Stucky plädiert für eine Aufwertung der Wohnquartiere. Er schlägt in Wohnzonen die Einführung von Tempo 20 vor. Bild: pomona.media/Alain Amherd

Stefan Eggel

Wer sind wir? Was ist unsere Identität? Diese Fragen besprechen wir in einer Serie mit den unterschiedlichsten Menschen. Architekt Bernhard Stucky aus Brig-Glis will mehr Wohnqualität in den Quartieren. Eine zentrale Rolle nehmen Strassen, Wege und Plätze ein.

Wann haben Sie das letzte Mal über Architektur die Stirne gerunzelt?

Bei der Neugestaltung des Platzes vor der Bibliothek in Brig. Der alte Zustand gefiel mir besser. Die Platzgestaltung ohne Grün und ohne Sitzgelegenheit lädt überhaupt nicht zum Verweilen ein. Aber gerade darum baut man ja Plätze. Seit der Stadtarchitektur in Singapur kennt man moderne Platzgestaltung mit mehr Bäumen, mehr Grün.

Der Platz als identitätsstiftender Ort. Wie kann die Architektur Identität stiften?

Wenn man die Identität in der Architektur als die Gesamtheit der Dinge nimmt, ist nicht nur ein einzelnes Gebäude, sondern sein gesamtes Umfeld identitätsstiftend. Der Dorfplatz gehört ebenso dazu wie die umliegenden Gebäude. Im Fall der Weri sind das Teile der Altstadt, das Stockalperschloss mit dem Garten, die Bibliothek selbst.

Warum liegt Ihnen der öffentliche Raum besonders am Herzen?

Es braucht in der Architektur die Auseinandersetzung mit der Umwelt im weitesten Sinn. Es ist wichtig, den öffentlichen und halb öffentlichen Raum mit einzubeziehen. Das ist zugegebenermassen nicht immer einfach. Das Ziel muss sein, dass sich der Mensch auf einem Platz wohlfühlt. Dass man gerne dort verweilt, sich spontan mit Leuten trifft. Wenn das gelingt, bekommt der Platz seine ursprünglichste Bedeutung zurück, als Ort der Begegnung mit «hengertu und dorfu».

Heute bleibt auf der Weri niemand in der Sommerhitze stehen. Ein Platz ist aber da, um sich zu «platzieren». Die Menschen haben Anrecht auf den Raum, der ihnen teilweise weggenommen und zweckentfremdet wurde.

Kann Architektur überhaupt Identität oder Identitäten zum Ausdruck bringen?

Das kann Architektur sogar sehr gut. Jedes Gebäude, ein Wohnhaus oder eine Gewerbeüberbauung, ein Hotel oder ein Bürokomplex hat seine funktionelle Identität. Der Standort spielt ebenso eine grosse Rolle. Das äussere Volumen, die Proportionen der geschlossenen Bauteile zu den Öffnungen, das Material selber, dominiert der Mauer- oder der Holzanteil oder ist es eine Kombination davon; das alles sind prägende Elemente, welche Identität zum Ausdruck bringen.

Damit wären wir bei der traditionellen Walliser Bauweise.

Ja im Wallis kennen wir eine eigenständige traditionelle Architektur. In Wohnbauten war die Küche gemauert, die Wohnteile bestanden aus Holz. Es ist eine funktionelle, einfache Architektur, die vorhandene Baumaterialien verbaut und sehr ehrlich wirkt. Diese Ehrlichkeit sollte sich auch in modernen Bauten ausdrücken.

Tut sie das auch?

Ich denke schon. Heutiges Wohnen ist mit Funktionen verbunden, die es früher nicht gab. Die Balkonräume kamen neu dazu. Bauten können heute auch sehr viel Fensterfläche aufweisen, da sich der Bezug nach aussen verändert hat.

Erst die Einbindung der einzelnen Gebäulichkeiten sorgt für eine Gesamtstimmung, die schliesslich die Identität eines Dorfes oder einer Stadt definiert.

Ist es das, wie wir die verschiedenen Dörfer mit ihrem speziellen Charakter wahrnehmen?

Das kann man so sehen. Im Wallis treten unterschiedliche Bilder in Dörfern und städtisch geprägten Agglomerationen hervor. Das macht alles sehr spannend. Dazu ist die Architektur von zahlreichen Einflüssen aus unseren Nachbarländern, Italien oder Frankreich, mitgeprägt.

Wie entwickelt die heutige Architektur das traditionelle Walliser Haus mit gemauertem Kellergeschoss und Holzaufbau weiter?

Beispiele gibt es viele. Es werden im Wallis architektonisch anspruchsvolle Holzhäuser gebaut. Man muss sich nur achten. Die moderne Umsetzung des traditionellen Häuserbaus funktioniert immer noch. Die Tendenz zum Holzbau ist ein grosses Thema, auch aus Überlegungen der Nachhaltigkeit heraus.

Sieht man sich so um, hat man oft das Gefühl, die Gebäudearchitektur spiele gerade im Wohnbau nicht eine so zentrale Rolle. Es dominiert ein gewisses Fassadenallerlei.

Die Frage ist immer, in welchem Kontext man baut. Wie fügt sich ein Einzelgebäude in seine Umgebung ein? Nimmt die Architektur Rücksicht auf die Umgebung, sein Umfeld, den öffentlichen Raum? Vieles ist im groben Rahmen durch Reglemente abgesteckt. Darin bewegt sich der Architekt. Es ist aber durchaus möglich, dem Gebäude eine eigene Identität zu geben.

Und die Qualität der Gebäude?

Wir brauchen uns im Wallis punkto Architektur nicht zu verstecken. Sehr viele Bauten verfügen über eine eigenständige Sprache und genügen hohen Qualitätsansprüchen. Das Problem liegt an einem ande-

ren Ort.

Wo wäre das zu verorten?

Wir haben im Wallis durch die reale Erbteilung eine spezielle Parzellenstruktur. Diese Kleinparzellierung definiert die Bauzonen und damit die Bauten mit. Hier fehlte oft eine Gesamtplanung. Mit der Einführung der Zonenplanung wurde zu wenig darauf geachtet, neue Quartierstrukturen zu schaffen, welche den Bewohnern automatisch auch eine gewisse Wohnqualität bieten. Es wurde verpasst, den öffentlichen Raum zu definieren und um diesen die Häuser zu gruppieren.

Wie hat man es früher gemacht? Die alten Dorfteile begegnen uns sehr strukturiert und geplant.

In Sitten, Leuk, Visp oder Brig gibt es die Burgschaft. Hier hat das einzelne Haus nicht so eine grosse Einzel-Bedeutung. Es sind teilweise auch einfache Häuser, welche in den Strassenzug eingebunden sind. Aber die Qualität ist gegeben durch die Vorgabe der Stadtplanung. Wir sind ein Städtchen und wir bauen entlang der Strasse zusammen. So bekommt man räumliche Strukturen und ein Gesamtbild. In den Dörfern im Wallis verlief die Entwicklung ähnlich.

Vom verdichteten Bauen von früher sind wir ziemlich weit abgekommen.

Die Einzelhäuser wurden früher automatisch zusammengebaut, mit einem Dorfplatz und nur mit engen Gassen als Durchlass. Man wollte nicht kostbares Landwirtschaftsland überbauen. Wenn heute in den Quartieren die Strukturen fehlen, kommt das Einzelhaus viel mehr zur Geltung. Durch eine nicht zusammenhängende Parzellenstruktur sieht man plötzlich eine Serie von Einzelobjekten, die an die bestehende Grundstruktur der Parzelle angepasst sind. Das wirkt sich nicht förderlich auf die Qualität der Architektur aus.

In Naters kann man diese eher zufällige Parzellenstruktur gut ablesen.

In Naters, aber auch in den neuen Wohnquartieren in Glis und anderswo gibt zumeist die Parzelle die Höhe, die Länge und die Breite des Objekts vor. Über die Baureglemente nehmen die Behörden zwar Einfluss. Aber die Gesamtplanung fehlt meistens. Ein sehr gutes Beispiel

für eine Gesamtplanung ist Visp West. Hier hat man einen freien Raum mit einer Quartierplanung nach modernen städtebaulichen Gesichtspunkten konzipiert, in der die Bedürfnisse der Bewohner im Vordergrund stehen, also die Wohnqualität die wesentliche Rolle spielt.

Wieso fehlt es heute an dieser Gesamtplanung?

Dazu braucht es einen Blick in die Verkehrsgeschichte. Früher gehörten die Strassen und Wege noch den Anwohnern. Dann setzte mit der Automobilität in den Sechzigerjahren eine fatale Entwicklung ein. Die Wohnqualität wurde buchstäblich vom Auto überrollt.

Alle wollten Zufahrten zu ihrem Haus, zu ihrer Garage. Die Strassen und Wege wurden goudroniert und vom Auto erobert. Diese Mobilitätsstrukturen machten die Qualität des öffentlichen Raums kaputt. Die Fussgänger wurden an den Rand gedrängt, spielende Kinder auf sterile Spielplätze verbannt.

Seit zehn, fünfzehn Jahren findet ein Umdenken statt. Die Behörden kümmern sich um den öffentlichen Raum, wie er in Visp West vorbildlich gestaltet wurde.

Auffällig sind die gelungenen Renovationen in den historischen Zentren in fast allen Gemeinden des Kantons.

Ja, bei den Renovationsarbeiten wird sehr sorgfältig und mit viel Gefühl für die bestehende Bausubstanz vorgegangen. Wir sind hier sehr gut aufgestellt. Es ist schön zu sehen, wie es gelingt, mit diesen Erneuerungen eigene Identitäten zu schaffen.

Wir bewundern beispielsweise die dichte Bauweise in historischen Orten in Italien. Im kleineren Massstab haben wir das auch hier, einfach anders umgesetzt. Wir können selbstbewusst auf diese Qualitäten schauen. Wenn wir mit offenen Augen durch die Dörfer gehen, sieht man, wo die Qualitäten stecken.

Was kann man in Quartieren ausserhalb der Dorfkerne ändern, die praktisch zugebaut sind und die Luft zum Atmen fehlt?

Das, was man schon früher hätte sagen müssen, «wir definieren und gestalten den öffentlichen Raum». Plätze und Strassen werden ausgeschrieben und den Menschen der Raum zurückgegeben.

Die einzelnen Gemeinden kümmern sich jetzt vermehrt um den öffentlichen Raum und konzipieren neue Mobilitätskonzepte. Einfach nur Tempo 50 einzuführen reicht aber nicht aus, um öffentliche Räume wieder attraktiv zu machen. Die Öffentlichkeit ist einfach mehr als nur der automobiler Verkehr. Das sind alle, die Fussgänger, Kinder, alte Leute, Velofahrer, usw. Sie alle wünschen sich ein wohnliches Umfeld. Daran muss man arbeiten.

Das tönt aber nicht so, als wäre das leicht umzusetzen.

Vieles wurde schon erreicht. In den Zentren hat man begonnen, die wichtigen Plätze umzugestalten. Der Autoverkehr wurde herausgenommen oder zumindest beruhigt. Die Auswirkungen dieser Massnahmen sind sehr wirksam. Ortszentren werden plötzlich interessant. Die Bewohner sind mit Recht stolz auf die herausgeputzten Ortskerne, die in ihrer neuen Erscheinungsweise automatisch identitätsstiftend wirken.

Im Zentrum steht immer die Reduzierung des motorisierten Verkehrs.

Touristengemeinden haben schon immer in diese Richtung gearbeitet. In Zermatt und auf dem Aletschplateau haben sich die Bewohner das Mobilitätsproblem erst gar nicht aufgebürdet. Sie sind eigentlich autofrei, der Elektro-Verkehr ist auf 20 Stundenkilometer limitiert. Hier liegen die Ansätze, die zu einem Zukunftsprojekt für alle werden könnten. Man müsste nicht nur die Zentren, sondern auch die Wohnquartiere für alle auf ein gleichwertiges Niveau stellen. Das würde als Gesamtes eine neue Identität schaffen.

Das müssen Sie jetzt näher erklären.

Immer mehr Menschen nutzen Elektrovelos und Elektroautos. Diese Entwicklung ist voll im Gang. Zermatt ist dabei ein gutes Beispiel. Tempo 20 gilt überall für alle. Der öffentliche Raum in den Quartieren gehört allen zur gleichberechtigten Nutzung.

Ist die radikale Entschleunigung Innerortsverkehr auch an anderen Orten die Lösung?

Es braucht nicht jeder in fünf Minuten von Gamsen im Stadtzentrum von Brig zu sein. Schliesslich spielt es nicht eine so entscheidende

Rolle, wenn man ein paar Minuten länger braucht. Dem subjektiven Tempo opfert man eigentlich unheimlich viel Qualität.

Es ist schon paradox, alle schwärmen von den autofreien Orten, aber davon sind wir noch sehr weit entfernt. Dabei besteht in vielen Walliser Gemeinden ohne Durchgangsverkehr die grosse Chance, ohne riesigen Aufwand ein zukunftsgerichtetes Mobilitätskonzept umzusetzen.

Das werden die Automobilisten aber nicht so sehen.

Es geht in keiner Weise darum, den automobilen Verkehr zu verdammen. Die Zielsetzung ist, die Gleichwertigkeit aller Strassenbenutzer zu schaffen. Natürlich sollen die Massnahmen nur auf die Wohnbereiche beschränkt bleiben.

Tempo 30 ist überall im Vormarsch. Reicht diese Massnahme nicht aus?

Erst mit Tempo 20 wird der öffentliche Raum für alle gleichberechtigt. Nur so entstehen Zonen für Begegnungen. Bei Tempo 30 darf der Fussgänger überall die Strasse überqueren. Das Vortrittsrecht hat aber der Autofahrer. Das kann gefährlich sein.

In einer 20er-Zone hat der Fussgänger Vortritt und der Autofahrer muss aufmerksamer fahren. In Visp besteht von der Landbrücke bis zum Kreisel Lonza-Unterführung eine Zone 20. Hier fühlt man sich als Fussgänger relativ wohl und sicher, weil die Autofahrer vorsichtiger unterwegs sind.

Wenn die Leute beginnen, den öffentlichen Raum in diese Richtung zu gestalten, auch in den Quartieren ausserhalb der Dorfkerne, bekommt man einen wesentlichen Teil der verlorenen Wohnqualität zurück.

Jetzt sind wir von der identitätsstiftenden Kraft der Architektur mitten in der Verkehrspolitik angelangt. Wie passt das zusammen?

Wenn die Diskussion über den öffentlichen Raum hier ansetzt, merkt man plötzlich, dass die Architektur sich auch verändert. Wir bauen nicht mehr wie vor 100 Jahren. Die Zeiten haben sich geändert. Die Menschen haben andere Ansprüche. Diesem Wandel nimmt sich die Architektur an.

Ich bin davon überzeugt, wenn die Idee, den öffentlichen Raum und die Architektur zu kombinieren, sich überall durchsetzt, bekommt man viel Lebensqualität in die Quartiere zurück. Das einzelne Gebäude erscheint dann nicht mehr so wichtig.

Klar ist es notwendig, dass ein Gebäude eine gute architektonische Qualität aufweist. Aber mit der Einbettung in das gesamte Umfeld wird die städtische oder dörfliche Identität gestärkt.

Wie muss man sich das vorstellen?

Die Identität der Menschen definiert sich nicht zuletzt über die Fragen, wo bewege ich mich, wo bin ich gerne, im welchem Umfeld halte ich mich auf, welche Leute treffe ich. Aber um Leute zu treffen, braucht es auch die Möglichkeiten dazu.

Heute beschränken sich die Kontaktmöglichkeiten vielfach nur auf das Zentrum oder um den Dorfplatz herum. Leider wird diesen Aspekten in den Aussenquartieren noch viel zu wenig Beachtung geschenkt. Auch hier sollen die Kinder wieder auf der Strasse spielen, die Leute sich gefahrlos bewegen können, sich einfach wohlfühlen.

Zur Förderung der Wohnqualität braucht es nicht nur gute Architektur, sondern auch eine gute Gestaltung des öffentlichen Raums. Das passt gut zusammen. Wenn der politische Wille da ist, kann jedes Quartier, jedes Dorf und jede Stadt sich seine Identität selber schaffen. Das wäre auch das eigentliche Ziel der Raumplanung, kombiniert mit guter Architektur.