

STUDIENAUFTRAG DORFKERN ZIEFEN - „DAS DORF NEU DENKEN“



Situation 1:1000



Luftaufnahme Ziefen

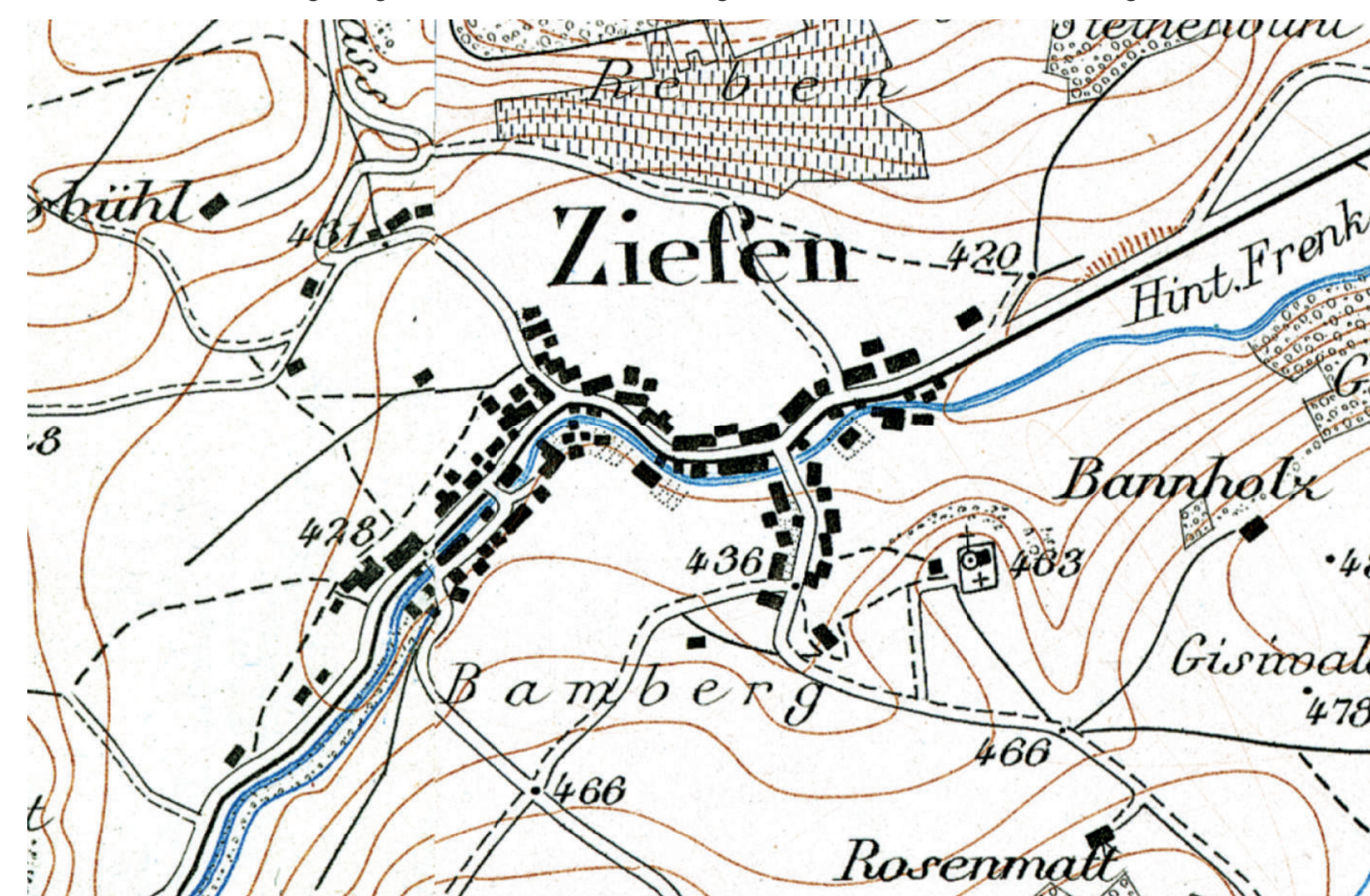


Film Hauptstrasse

Im Frühjahr 2021 haben wir den Bereich vor dem Gemeindehaus in der Kernzone drei Tage lang mit einer Kamera aufgezeichnet. Das Zeitraffer Video hat uns in der Analyse geholfen die Probleme zu verstehen.

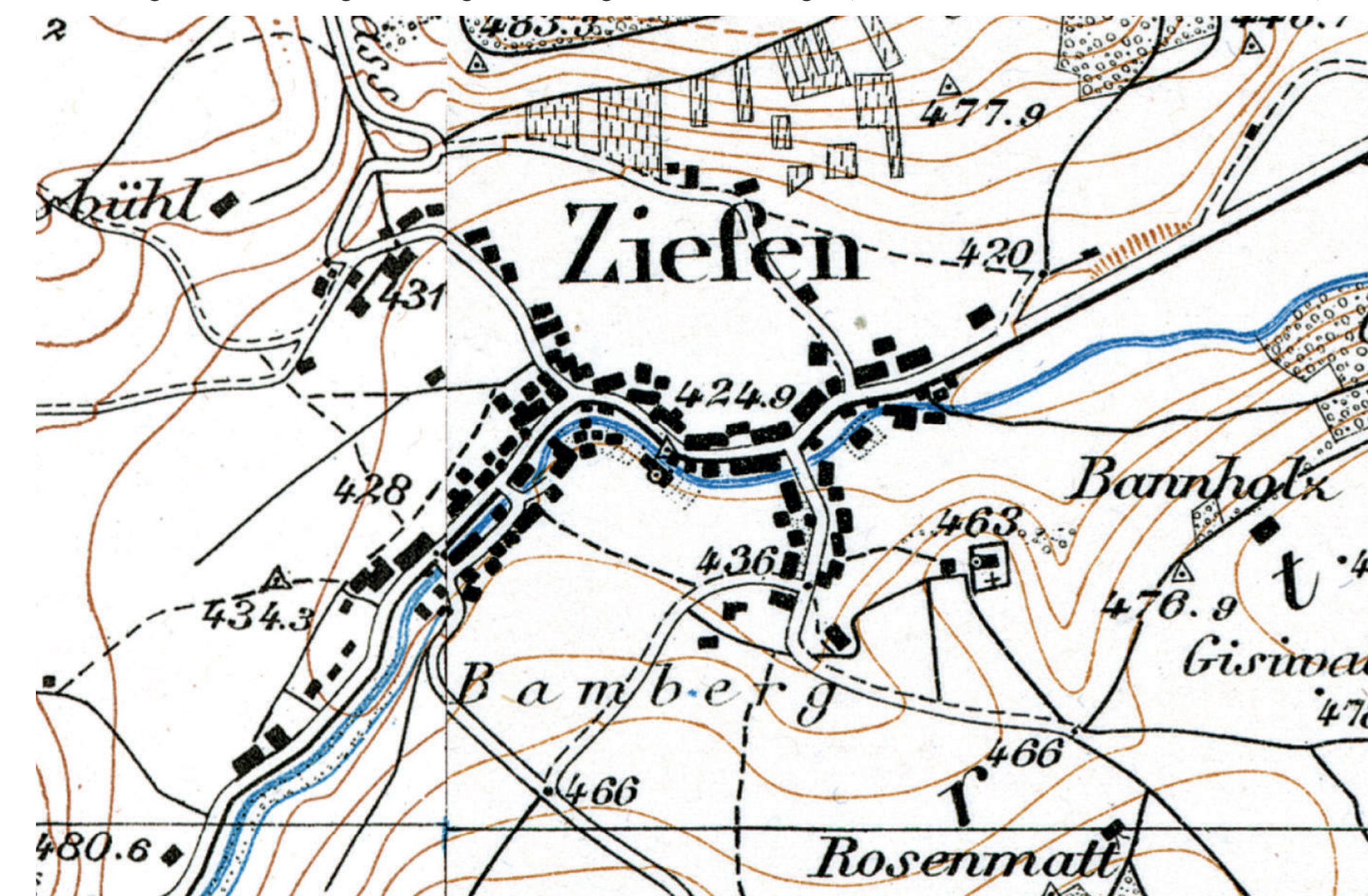
1904

Die Strassenführung folgte dem Wasser. Wenig Landverbrauch, notwendige Solidarität.



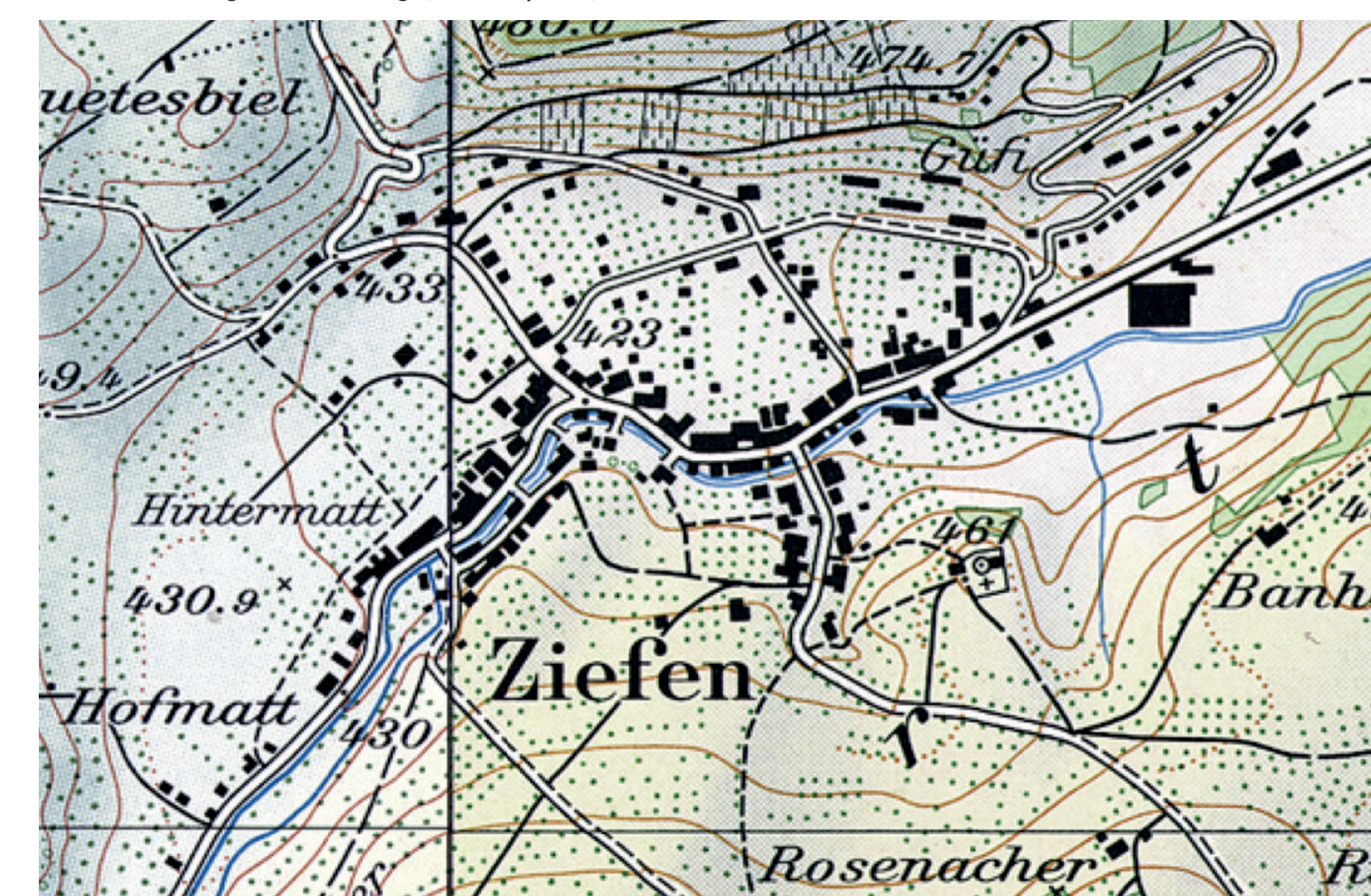
1925

Siedlungserweiterung entlang bereits genutzter Wege (Landwirtschaft, Nachbardörfer)



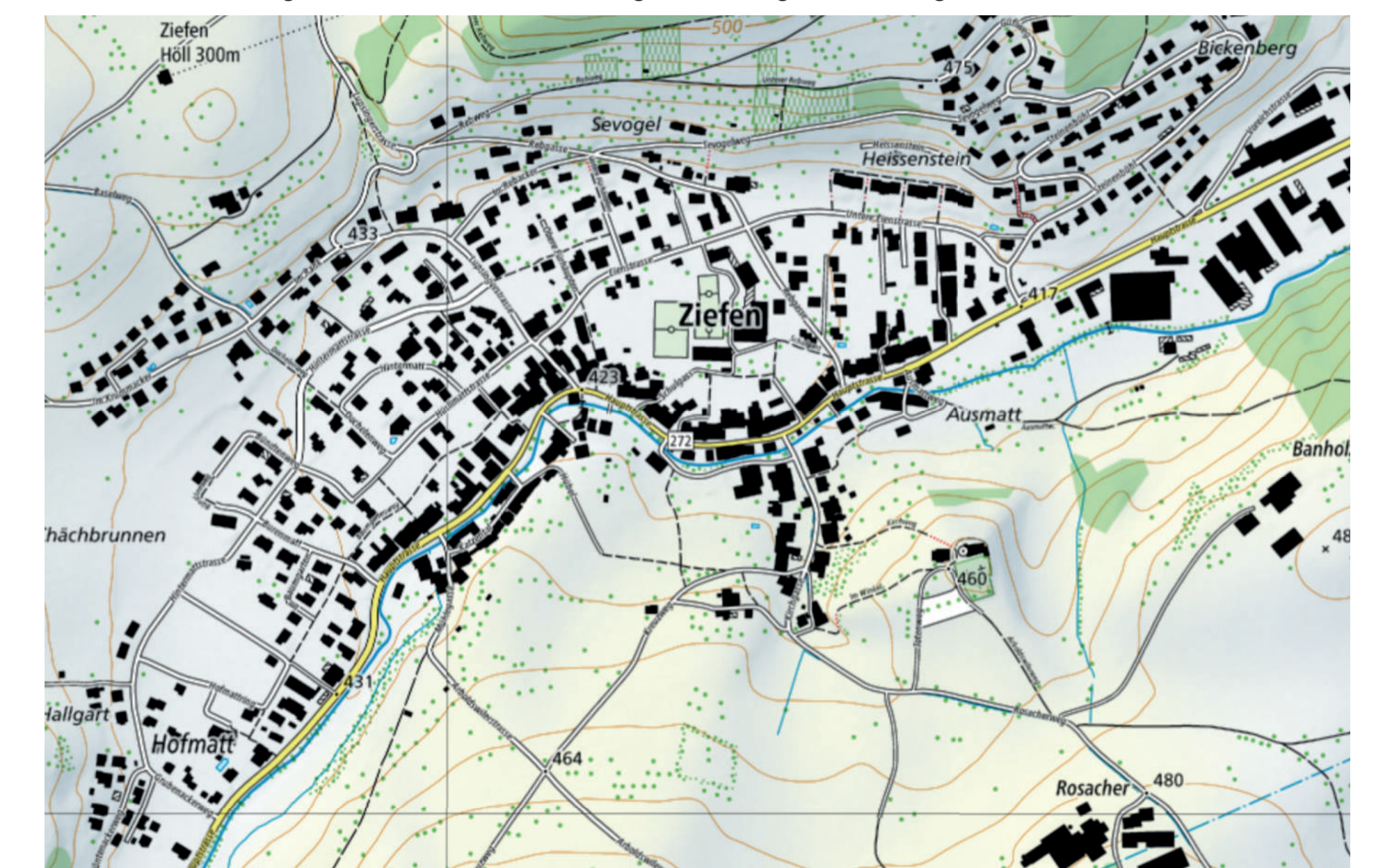
1964

Die Handlungsanweisung (Zonenplan) ist vorhanden, die Mobilität erst in den Startlöchern.



2018

Individualisierung dank Mobilität und folgender Digitalisierung





Analyse

Unser Beitrag dokumentiert und erklärt die Elemente, welche unser Verhalten im Alltag steuern und wie sie für die Planung genutzt werden können. Projektbeispiele zeigen den Einfluss der Elemente.

Die Gemeinde Ziefen nimmt die Erneuerung der Hauptstrasse zum Anlass, den Dorfkern aufzuwerten. Es wird davon ausgegangen, dass die Abwertung des Lebensraums Hauptstrasse auf Grund des stetig zunehmenden Verkehrsaufkommens eingetreten ist. Temporeduktion, Trottoirs und Fussgängerstreifen werden als Massnahmen genannt. Zudem wurde erkannt, dass neben den technischen auch gestalterische Massnahmen notwendig sind. Die genannten Massnahmen berücksichtigen die Ursachen nur teilweise.

Damit wir zu den Ursachen finden, müssen wir die Tatsache akzeptieren, dass nicht unsere Absichten bestimmen, wie Orte genutzt werden, sondern der Ort in Verbindung mit den alltäglichen Abläufen. Das Umfeld des Dorfkerns von Ziefen hat sich seit dem Aufkommen des Autos und der Festsetzung des Zonenplans stark gewandelt und übt nun seinen Einfluss unauffällig und unabhängig von den Absichten der Wohnenden und Arbeitenden aus.

Die bestimmenden Basiselemente:
Transportaufwand, Massenverteilung (Dichte der Tauschmöglichkeiten),
Standortqualität
 Nachhaltige Anpassungen können nur innerhalb der Regeln der Basiselemente erfolgen, mit denen das Umfeld das alltägliche Leben steuert. Dazu gehören die Wege (der Transportaufwand), die den Alltag der Bevölkerung in bestimmten Bahnen laufen lassen, auch wenn Einzelne manchmal andere Wege nehmen. Der Transportaufwand ist einer von drei Basiselementen, deren Konstellation unser Verhalten in Bezug auf unser Umfeld bestimmt. Die Präsenz von zu Fuss Gehenden ist das stärkste Zeichen für Lebensraum. Wir können den Verkehr durch Temporeduktionen verlangsamen, aber erst die dort anwesenden Personen geben ein genügend starkes Signal, damit eine Strecke nicht in erster Linie als Transitroute wahrgenommen wird. Die Anwesenheit von Bewohnerinnen und Bewohnern in der Hauptstrasse ist also nicht nur ein Wunsch der Bevölkerung, sie ist gleichzeitig das Signal dafür, dass hier Lebensraum stattfindet und nicht nur eine Transitachse, die den Verkehrsfluss freigibt.

Wie schaffen wir es, dass die alltäglichen Wege sich wieder in den Dorfkern, in die Hauptstrasse verlagern? Ein gut gestaltetes Umfeld allein genügt nicht. Erst wo sich genügend alltägliche Wege kreuzen, werden genügend Menschen anwesend sein und die Signale aussenden, die zur Attraktivität beitragen. Das Umfeld muss Anreize schaffen, damit mehr alltägliche Wege durch den Dorfkern führen. Es braucht eine Kumulation der Anreize. Dabei können sich Alltag und Lokaltourismus ergänzen. Tourismus und Alltag sind Gegenbegriffe. Bewegungen im Alltag werden mit Fokus auf den geringsten Aufwand vorgenommen. Wenn das System jedoch im Modus Freizeit läuft, wird für die Erreichung attraktiver Orte grösserer Aufwand in Kauf genommen. In Siedlungsgebieten sind attraktive Orte mit einer gewissen Dichte an Menschen assoziiert. Das wiederum bedeutet, dass es für die Basisbesetzung an Dichte verschiedene Gründe und Anreize braucht, die durch die

Die Hauptstrasse war der Lebensraum, wo Arbeit und Freizeit sich abspielten.



gezielte Wegführung erreicht werden kann.

Was wir im Alltag ursächlich brauchen, ist der Tausch. Weder gesteigerte Mobilität, Digitalisierung noch andere technologische Veränderungen ändern daran etwas, nur die Distanzen verlieren an Gewicht. Die Tauschmöglichkeiten sind der zweite der Basisfaktor. Die Tauschmöglichkeiten sind dort am grössten, wo die Masse an Tauschenden am höchsten ist. Eine hohe Tauschrate für Alltagsnotwendigkeiten ist in erster Linie an Orten zu erwarten, wo alltägliche Wege sich finden.

Standortqualität, der dritte Basisfaktor, bewirkt ein anderes Phänomen: Tourismus. Lokaltourismus ist kein Phänomen des Alltags, sondern die Vorstellung der Freiheit, etwas anderes zu tun als der Alltag es vorgibt, die Vorstellung von Freizeit. Viele fühlen sich gezwungen, Freizeit vom Alltag zu trennen, weil der Alltag ihnen nicht das bieten kann, was sie suchen. Je grösser der Transportaufwand zu einer Standortqualität, desto grösser muss die Standortqualität sein, damit der Tourismus funktioniert.

Damit schliesst sich der Kreis. Transportaufwand, die Tauschmöglichkeiten (die Masse an Tauschwilligen) und die Standortqualität bilden Konstellationen, die bestimmen, wie wir uns verhalten. **Wir können die Konstellationen beeinflussen, nicht aber das Verhalten der Mehrheit innerhalb der Konstellationen.**

Im Zeitalter der Massenmedien und in der Folge der Sozialen Medien gibt es Mittel, das Verhalten zu beeinflussen (Werbung, Propaganda, Suggestion). Langfristig erfolgreich sind die Verhaltensanweisungen jedoch nur, wenn die stets wirkenden Regeln der Basiselemente beachtet werden.

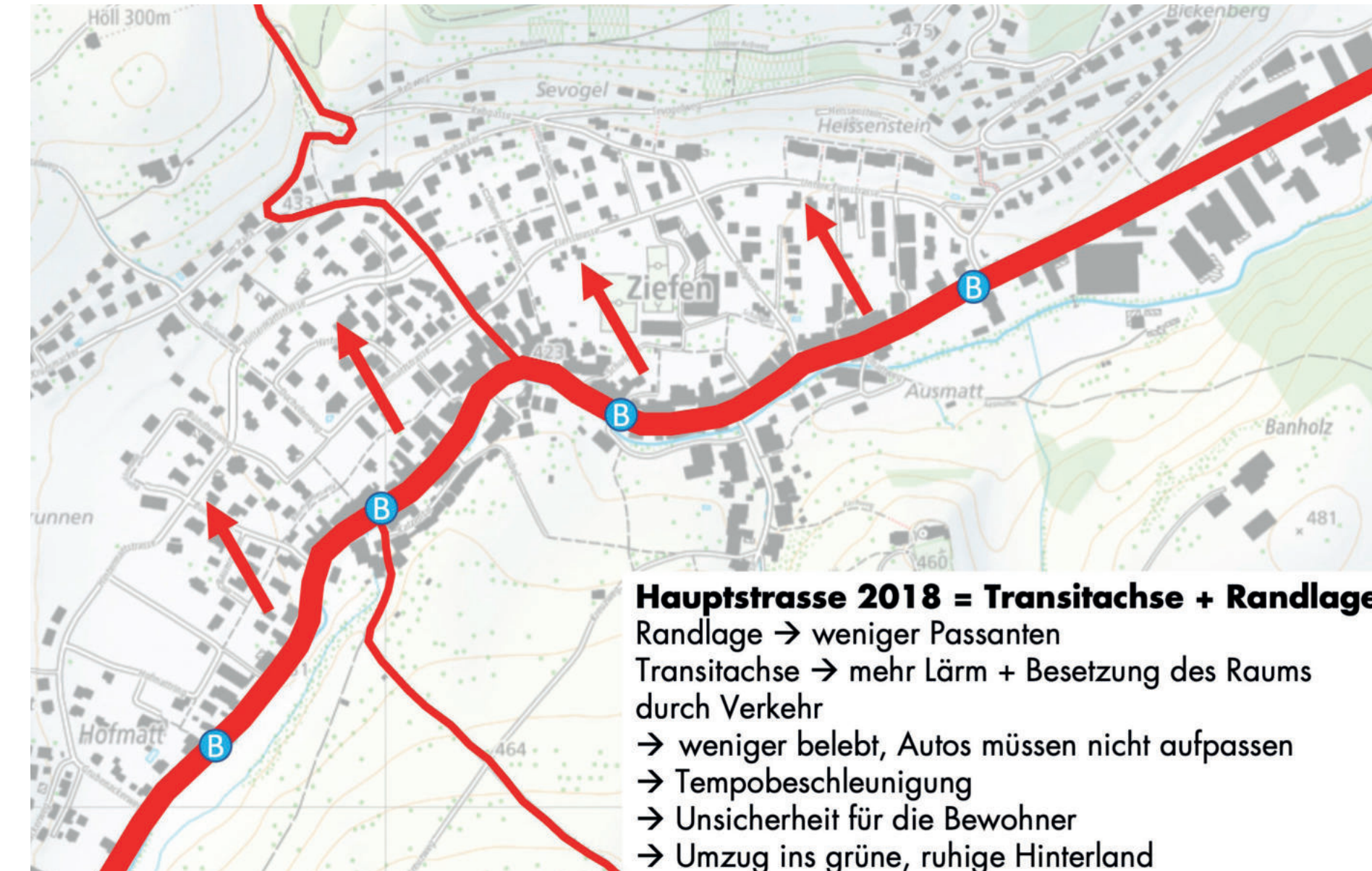
Transportaufwand, Masse (Tauschoption) und Standortqualität treten immer wieder in anderen Erscheinungsformen auf, deren Wirkung aber immer auf die drei Basiselemente zurückzuführen ist.

Die in der Folge gezeigten Hinweise für Aufwertungen erzeugen verschiedene hohe Kosten. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die Aufwertung der Hauptstrasse ein Anliegen ist, das über den reinen Wunsch hinausgeht und wieviel die Mehrheit der Bevölkerung dafür in Kauf zu nehmen bereit ist.

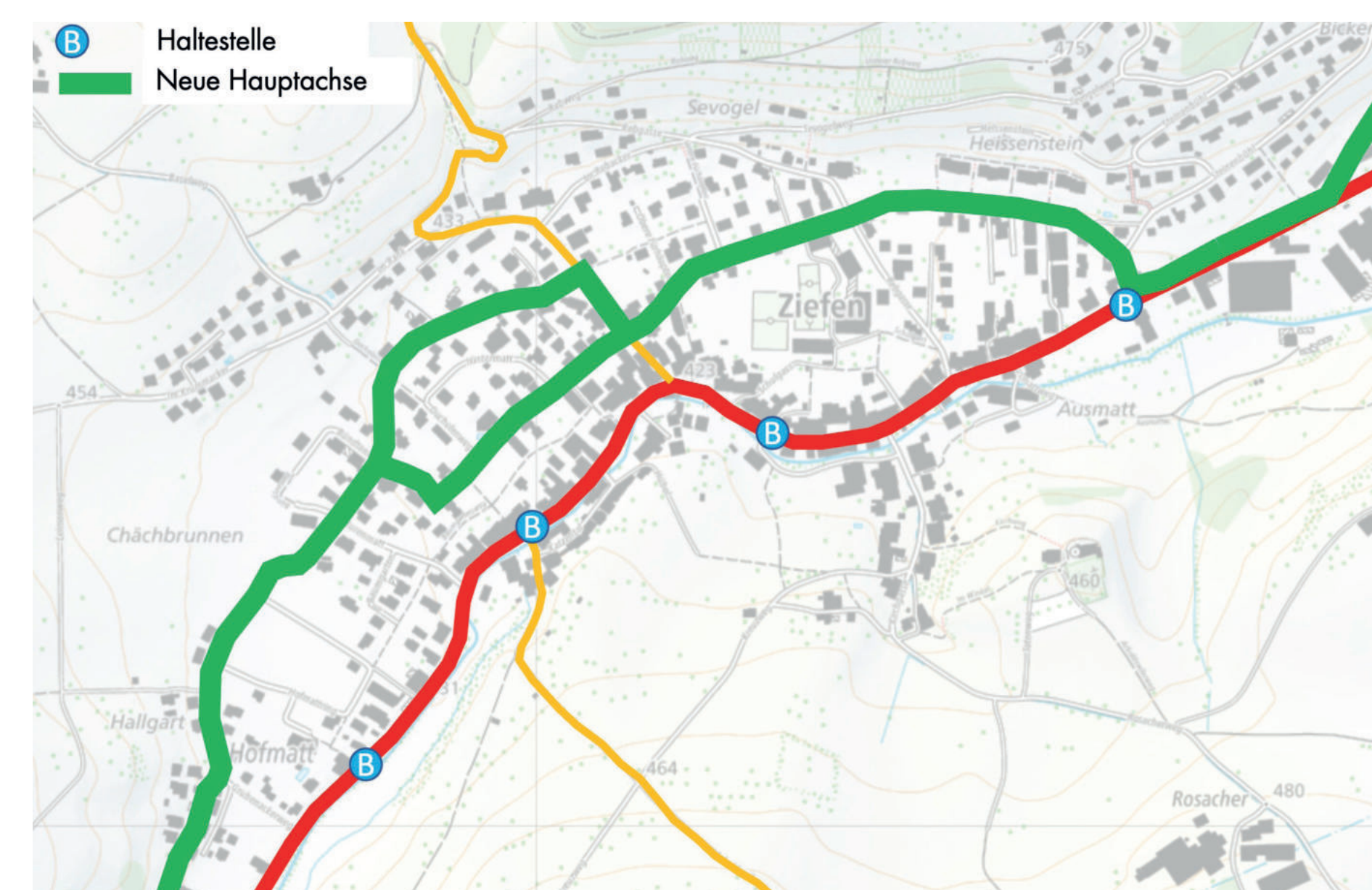
Falls der Sehnsuchtsort «Dorf» nicht nur als Bild, sondern als Lebensraum existieren soll, muss die gesamte Konstellation von Wegen, Massenverteilung und Standortqualität optimal eingestellt werden.

Von unserer Arbeit erhoffen wir uns, dass die Entscheidungen in diesem Bewusstsein gefällt werden.

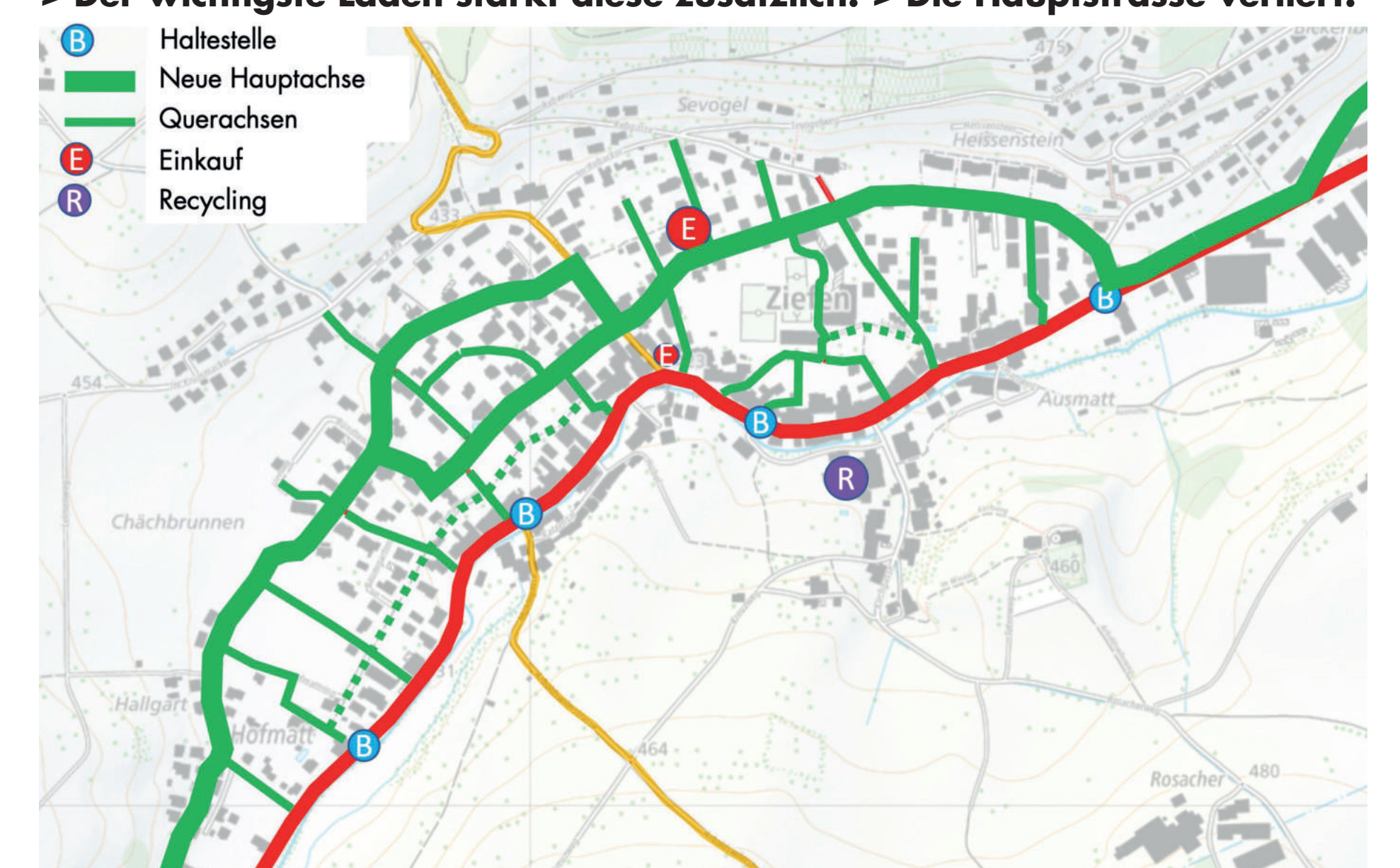
**Mutation der Hauptstrasse:
 Vom zentralen Lebensraum zur Transitachse in Randlage**



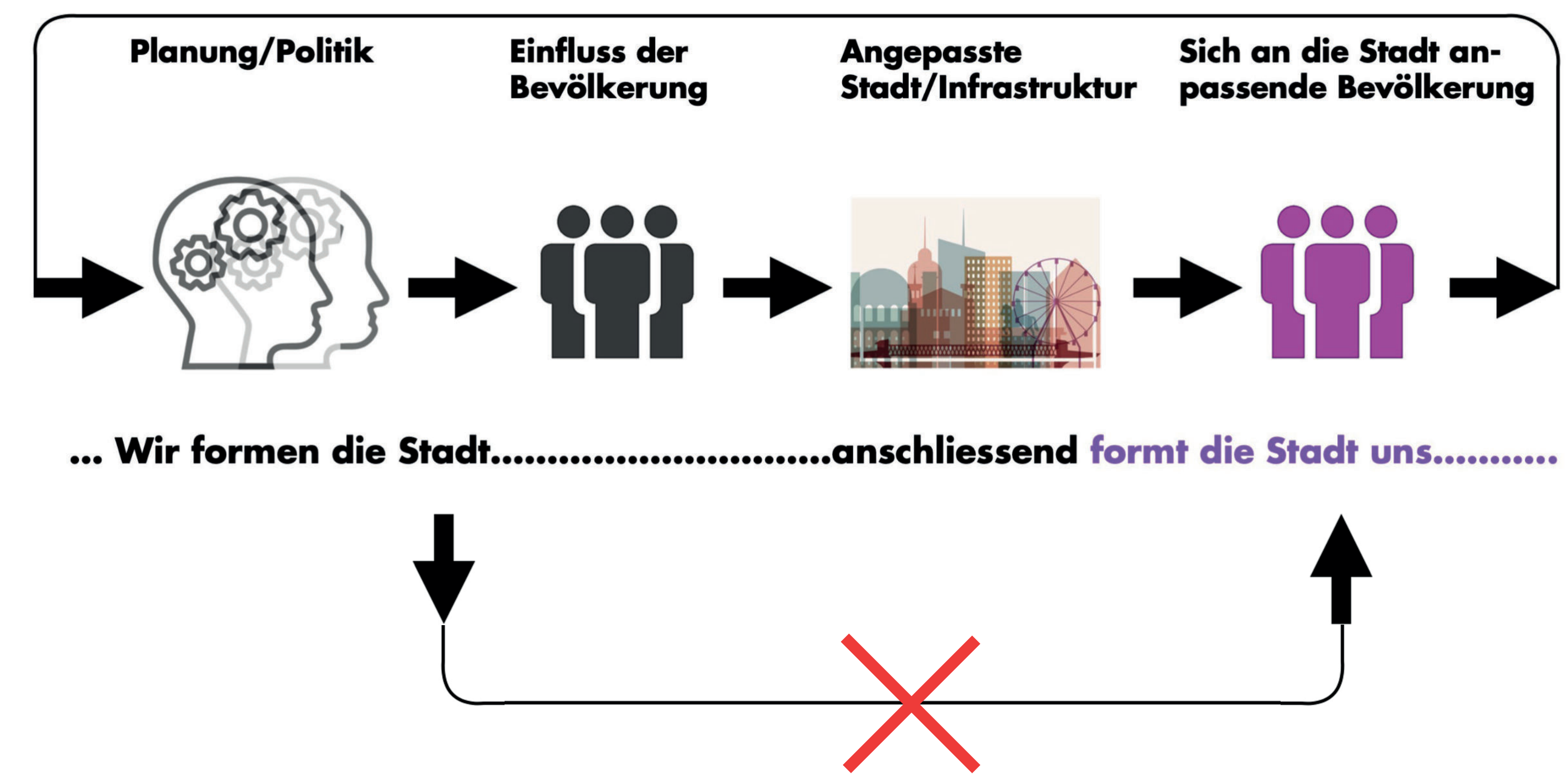
Veränderte Konstellation: Lebensraum neue Hauptachse (grün)



Die Querverbindungen bedienen die neue Hauptachse von beiden Seiten her. > Der wichtigste Laden stärkt diese zusätzlich. > Die Hauptstrasse verliert.



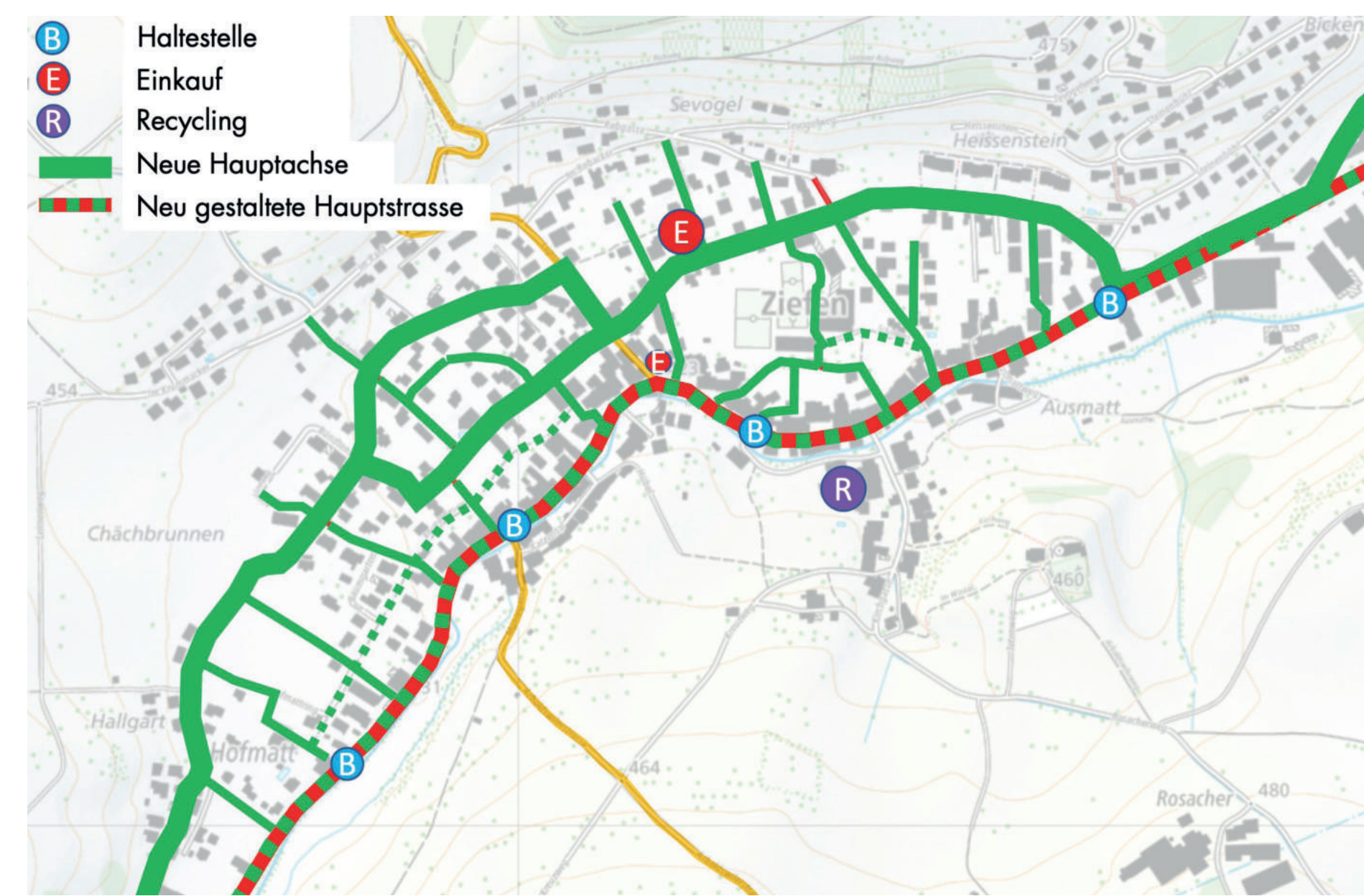
DER KREISLAUF DER STETIGEN VERÄNDERUNG



Mit Hilfe unserer angebotenen Möglichkeiten steuert die Stadt/das Dorf mit sanftem Druck
welche Wege wir gehen
welche Orte wir frequentieren
welche Areale florieren werden

BESTAND +

Schema Übersicht



Gute Infrastruktur + Gestaltung erholt die Standortqualität, die jedoch alltäglich genutzten Wegen und Massenverschiebung gegenübersteht.

- Trottoirdurchgängigkeit und -Breite gesamthaft verbessern.
- Mehr Fussgängerstreifen
- kurze Tempo 30 Strecke
- Einzelbäume statt Baumalleen
- Erlebbarkeit Bach, gezieltere Bepflanzungen.

Wirkung auf die Belebung der Hauptstrasse: eher klein, aber vorhanden.

Situation 1:500



Einzelbaum/Baumgruppe



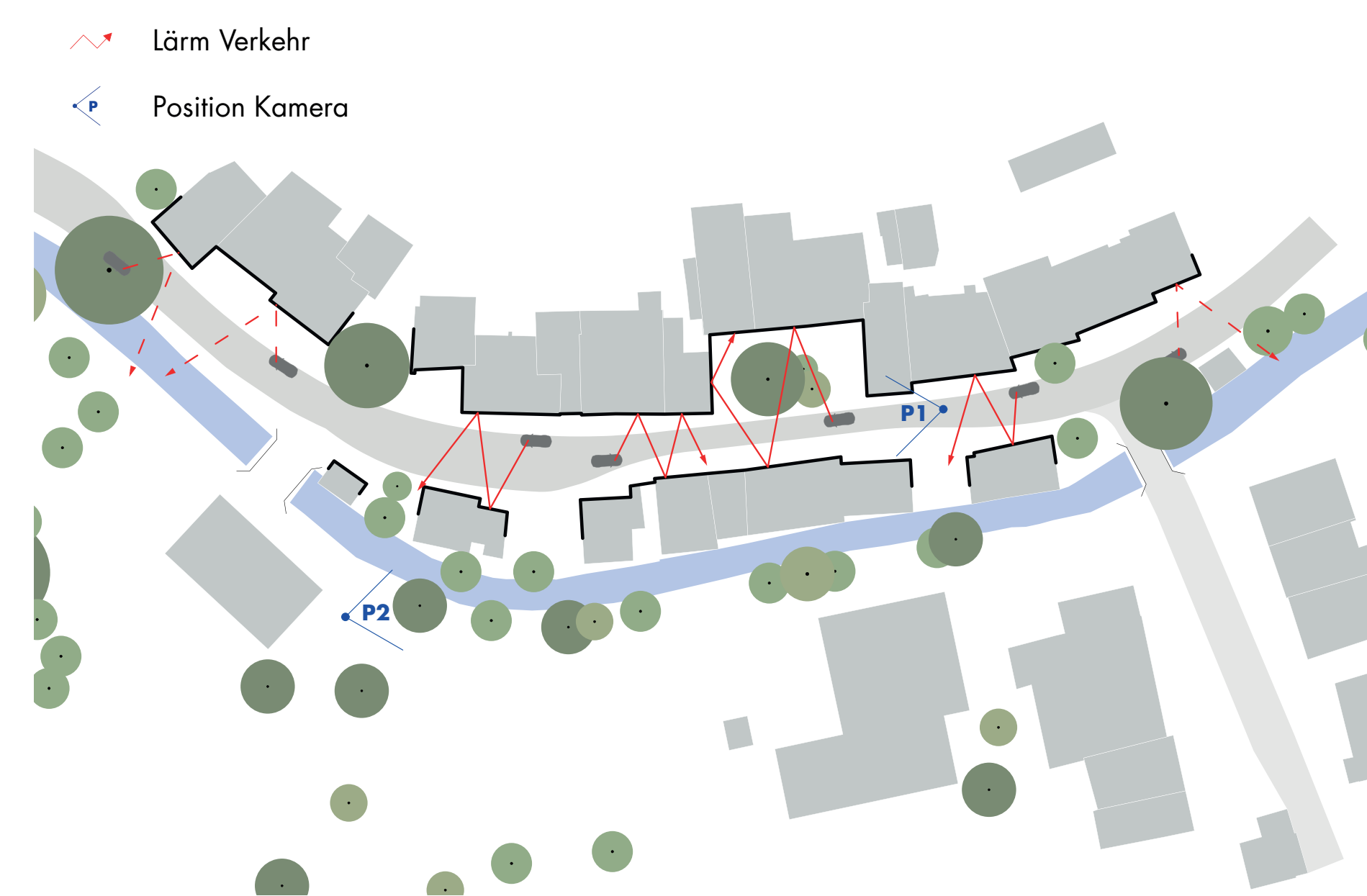
Alleearartige Anordnung



Im Gegensatz zu einer Baumallee, welche die Fahrt eher beschleunigt, strukturieren einzelne grosse Bäume Baumgruppen den Strassenraum besser.

Die Bepflanzung mit Einzelbäumen/Baumgruppen ist für Ziefen typisch. Alleehaft angeordnete Bäume wurden erst in den letzten Jahren gepflanzt.

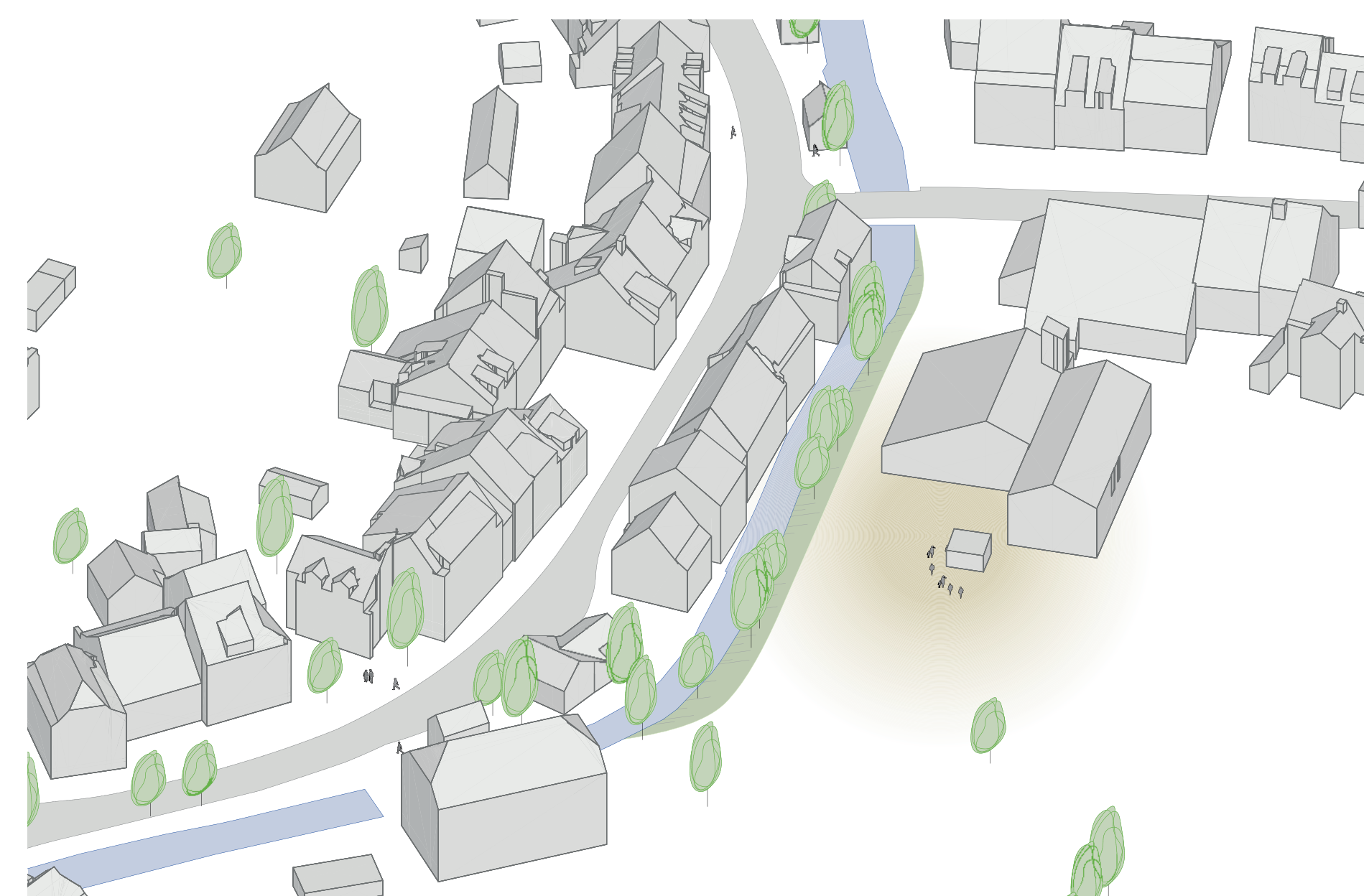
Städtebauliche Räume 1:500



Perspektive 01



Schema 3D

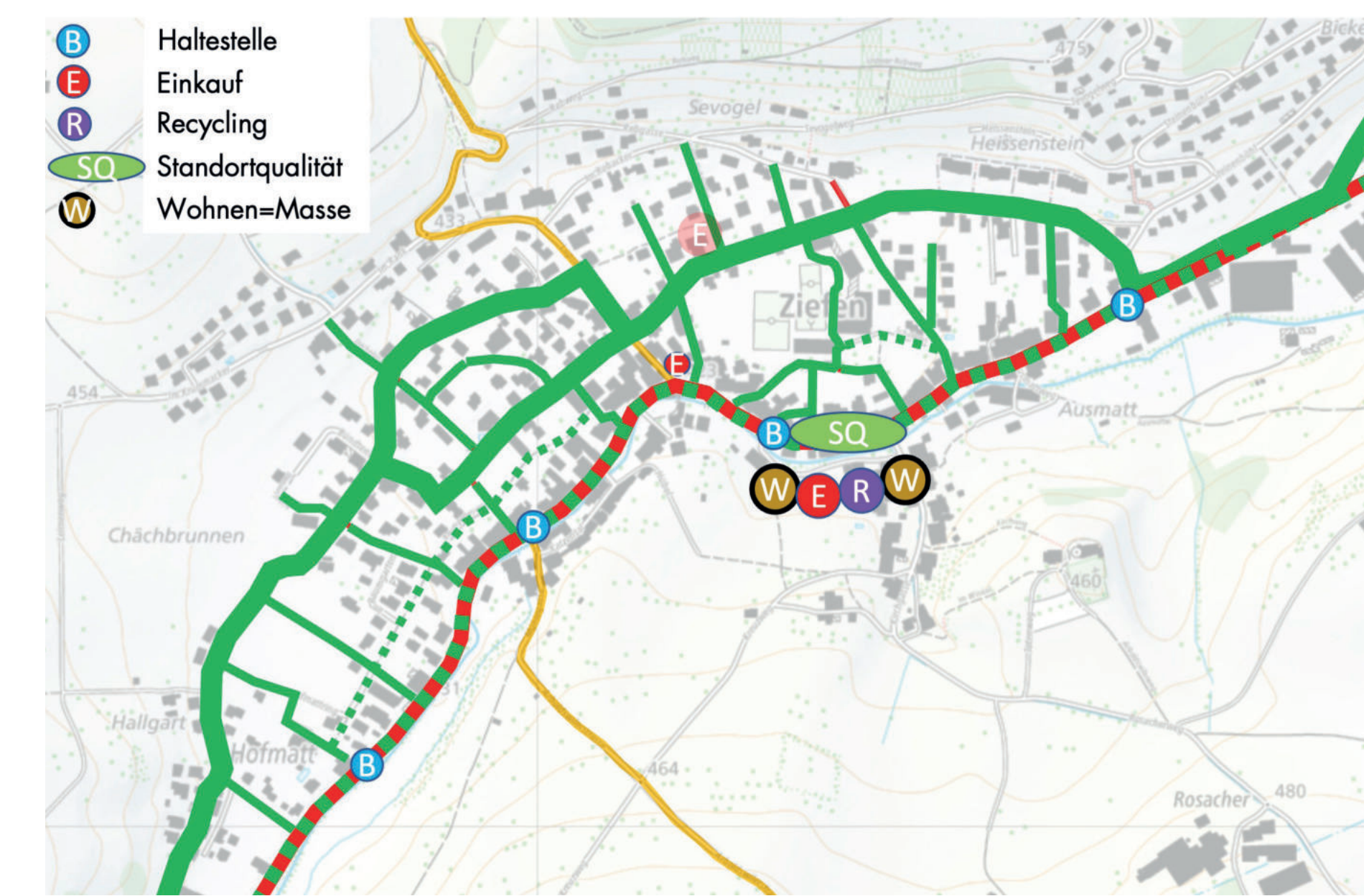


Perspektive 02



ÖFFNUNG ZUM BACH

Schema Übersicht



Standortqualität (Öffnung, Sicht, Grünraum), Massenverschiebung+Recycling+Einkauf können alltägliche Wegführungen teilweise korrigieren.

Die Öffnung der Hauptstrasse zwischen Gemeindehaus und Kirchgasse dient der Attraktivitätssteigerung in diesem Bereich.

- Die Südseite mit neuen Wohnbauten, Recycling und Dorfläden erhält alltägliche Sichtbarkeit und damit an Zulauf.
- Die Transitsstrasse kann von den Gebäuden weggerückt werden.
- Es entsteht mehr Raum vor den Gebäuden für Restaurant und Begegnungen.
- Der Lärm wird nicht mehr durch Reflexionen an den Gebäuden verstärkt.
- Es entsteht ein zentraler Grünraum beidseits des Baches.
- Der Bach wird zum zentralen Ereignis.
- Wahrnehmung des Kirchhügels bei der Durchfahrt.
- Die bestehenden Gebäude erhalten mehr Licht und Raum.

Die Besitzer der zu entfernenden Gebäude erhalten dem Wert entsprechenden Wohn-/Gewerberaum in den neuen Gebäuden auf der Südseite des Baches (Regelung in Quartierplan, Quartierplanvertrag).

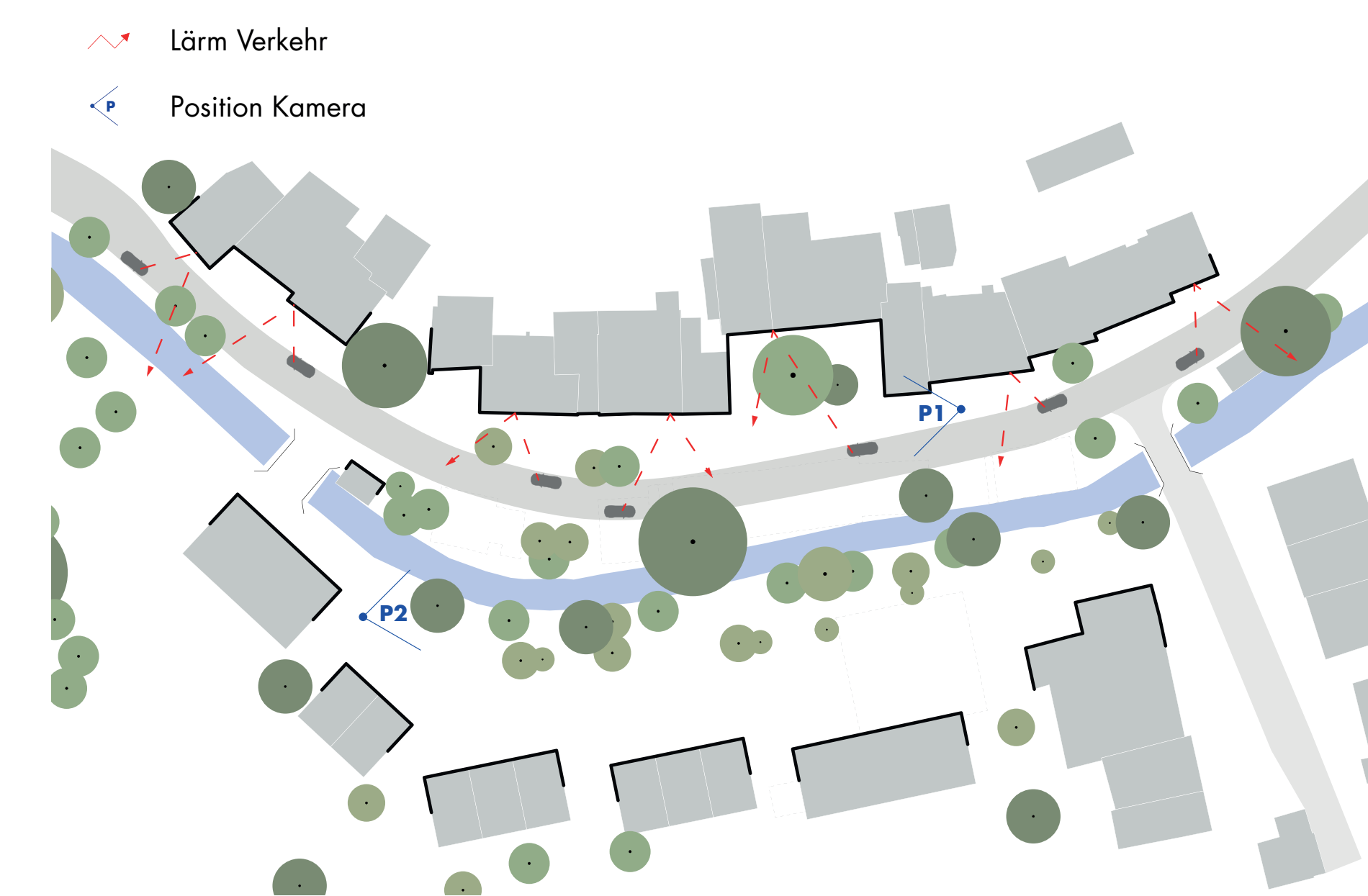
Im Moment hat das Land er ÖW-Zone keinen realisierbaren Wert. Er entsteht durch Quartierplan und -vertrag. Wieviel und ob zum Beispiel im Baurecht weitergegeben wird, kann dort geregelt werden.

Wirkung auf die Belebung der Hauptstrasse: spürbar.

Situation 1:500



Städtebauliche Räume 1:500



Perspektive 01



Schema 3D

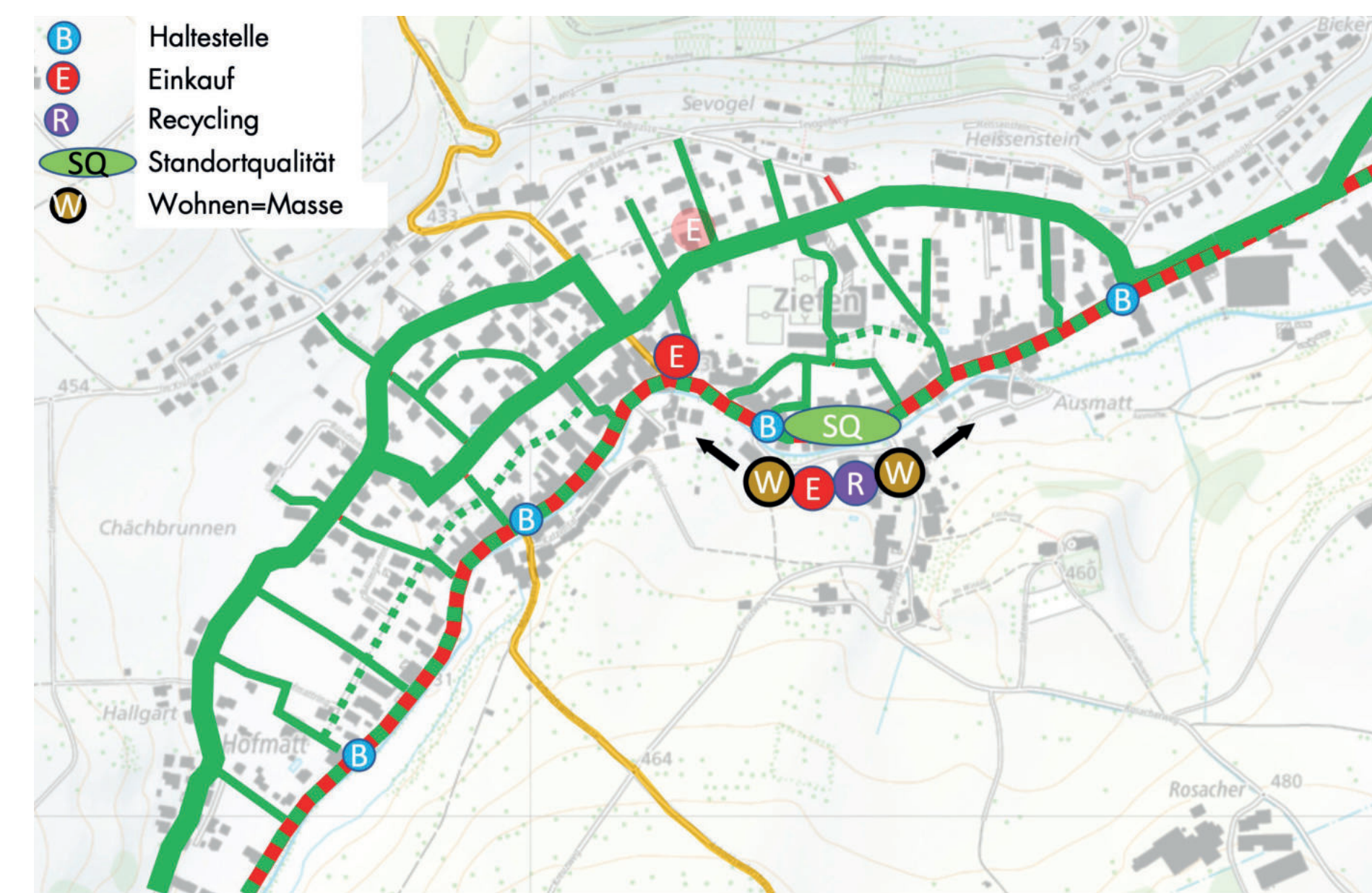


Perspektive 02



BYPASS

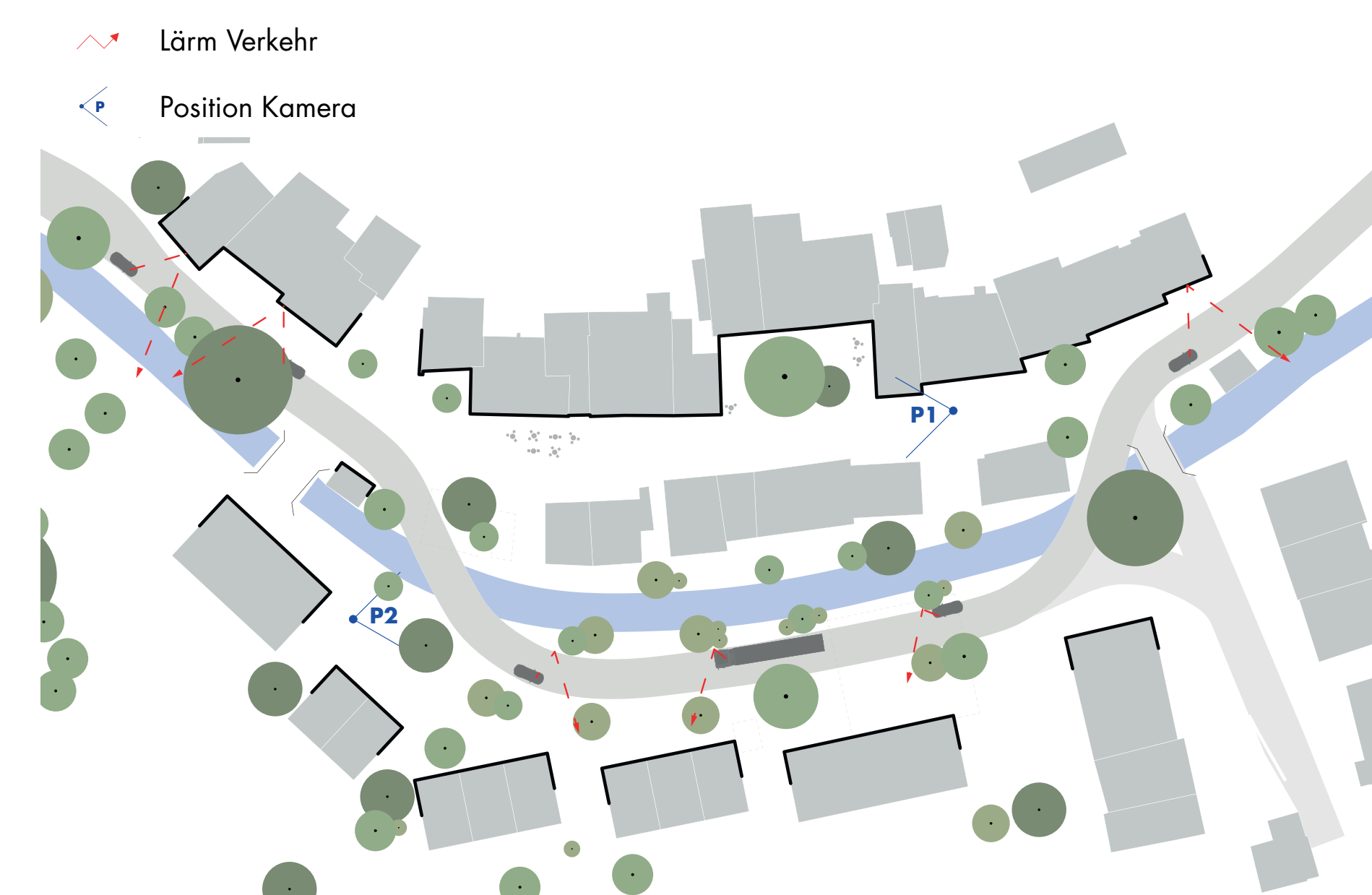
Schema Übersicht



Situation 1:500



Städtebauliche Räume 1:500



Schema 3D



Erst die Bündelung von Einkauf + Recycling + Standortqualität + Massenkorrektur kann die alltäglichen Wegführungen spürbar korrigieren.

Der Bypass ist die Antwort auf die oben genannten Regeln.

- Die Hauptstrasse im Abschnitt zwischen Gemeindehaus und Kirchgasse erhält eine starke Attraktivitätssteigerung durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr.
- Die Dorfdurchfahrt wird auf längerer Strecke verlangsamt.
- Der umfahrene dörfliche Raum wird zur Begegnungszone.
- Die anliegenden Gebäude beidseits der Strasse erhalten eine hohe Lebensqualität. In den Erdgeschossen können Nutzungen für Dienstleistung und Tausch entstehen.
- Durch einen Abtausch der Gemeindegasse mit dem Gebäude Hauptstrasse 89 wäre es möglich einen öffentlichen Veranstaltungsraum im Zentrum anzubieten.
- Der Dorfladen und die Recyclingstelle auf der Südseite des Bachs sind auf Wegen beim Zentrum erreichbar. Der Dorfladen hat durch hohe Erreichbarkeit mehr Nutzer und besseres Sortiment.
- Wohnungen in der Gemeindegasse und neben dem Gemeindehaus dienen dem Gleichgewicht innerhalb des zentralen Bereichs und erzeugen mehr alltägliche Wegkreuzungen.
- Wahrnehmung des Kirchhügels bei der Durchfahrt.

Wirkung auf die Belebung der Hauptstrasse: stärkste zu erwartende Wirkung.

Perspektive 01



Perspektive 02

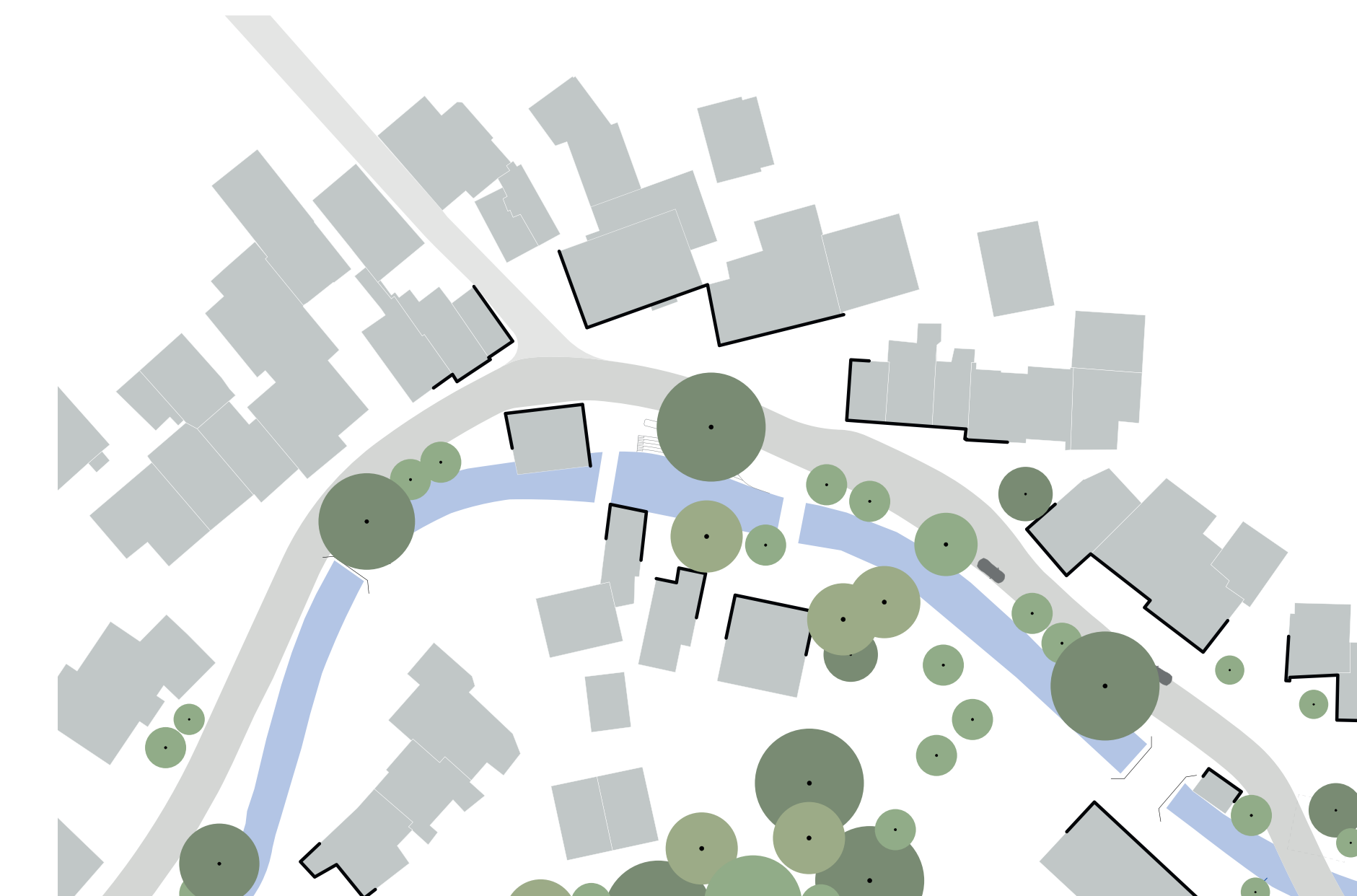


MITTELDORF / KATZENTAL

Situation 1:500



Städtebauliche Räume 1:500



Situation 1:500



Städtebauliche Räume 1:500



Mitteldorf

Dieser Bereich wird bereits heute von verschiedenen Wegen erschlossen. Die bestehenden Positionen der Gebäude schaffen attraktive Räume. Der Bereich hat ein natürliches Potential zur Aufwertung.

- Betonung einzelner Abschnitte durch grosse Einzelbäume, die Allee wird nach und nach ihre beschleunigende Wirkung verlieren.
- Öffnung Bach vis-à-vis kleinem Dorfladen.
- Neue Wegverbindung auf Seite Pfarrgarten (veränderte Wahrnehmung des Bereichs)
- Ergänzung der Oberflächenbeschaffenheit, die zum Gehen oder Sein anregen.
- Möblierung die zur Nutzung einlädt (Elemente, die Fussgängern Sicherheit geben).

Der öffentliche Raum nördlich der Lupsingerstrasse ist geeignet, eine kleine Basisnutzung anzubieten, die von allen Seiten gut erschlossen ist und eine Basismasse (genügend zu Fuss Gehende) bilden kann. Die Distanz zu den internen Hauptverbindungen der Einfamilienhaussiedlung ist kurz. Hier wird wegen der unübersichtlichen Situation bei der Schmitte schon langsamer gefahren. Anregung für Gebäudebesitzer, die Erdgeschosse für intensivere Nutzung anzubieten.

Wirkung auf die Belebung der Hauptstrasse in Ergänzung zu den Beispielen 01-03: verhältnismässig gross.

Das Katzental ist fast ok.

Das bedeutet, hier braucht es nicht mehr als Aufräumarbeiten und eine freundliche Begleitung durch die Denkmalpflege, damit die Besitzer es wagen, ihren Ort zu dem zu machen, was er schon fast ist: lebenswert.

Wirkung unabhängig von der Belebung der Hauptstrasse.