

«Unterführungen sind Symptome»

Wie wirkt Schaffhausen, wenn man frisch im Städtli ankommt? Städtebau-Profi und Agglowanderer Caspar Schärer hat einen präzisen Blick – und lässt sich zu einigen Tipps hinreissen.

■ Marlon Rusch

Caspar Schärer steht am Ostersonntag mit seinem Velo in der Nachmittagszone am Bahnhof. Gerade hat er die städtischen Kunstkästen eingerichtet, die während zweieinhalb Monaten seine «Schlagzeilen für Schaffhausen» zeigen werden (Infos: vebikus.ch – Kunstkästen). Nun nimmt er sich eine Stunde Zeit für eine kleine Tour von Tor zu Tor – Schaffhausen an der Peripherie. Starten wollen wird gleich hier, auf dem Mäuerchen vor der Ticketeria.

az Caspar Schärer, Sie sind viel unterwegs, mit dem Velo-GA quer durch die Schweiz, Sie betreten die Städte meist über die Bahnhöfe. Was sagt Ihnen unser Bahnhof?

Caspar Schärer Schon hier zeigt sich, dass Schaffhausen nicht gross ist. Heute, an einem Sonntag, fahren die Busse alle zur fast gleichen Zeit ab, dazwischen ist nicht viel los. Schön ist diese Platzfront (zeigt über die Bahnhofstrasse Richtung Hauptpost), sie ist für mich ein Versprechen von Stadt.

Löst Schaffhausen das Versprechen ein?

Ja, eigentlich schon. Obwohl diese Front wohl zu einer Zeit entstanden ist, als sich Schaffhausen noch grösser fühlte als heute. Damals, Ende des 19. Jahrhunderts, in der Zeit der Eisenbahn, ging es an den Bahnhöfen stark um Repräsentation.

Worum geht es heute?

Heute verbringt man an Bahnhöfen kaum mehr Zeit. «Pendeln» – das Wort sagt eigentlich schon alles. Reisen ist etwas sehr Profanes geworden. Man steigt ein und aus, geht schnell etwas einkaufen und ist schnell wieder weg.

Soll man sich denn am Bahnhof aufhalten?

Es ist für eine urbane Dynamik immer wünschenswert, dass sich Leute an einem Ort aufhalten. Menschen, die sitzen und das Leben beobachten, wie man

es von italienischen Kleinstädten kennt, machen den Ort zu einem Zuhause.

Heute spricht man wohl eher von einem «sozialen Brennpunkt».

Ach je. Sobald sich Menschen treffen, ist es ein «sozialer Brennpunkt». Wenn man dann noch ein Bier dazu trinkt ...

Dabei sind diese Menschen ein Indikator für Aufenthaltsqualität?

Die Leute halten sich ja am Bahnhof auf, weil hier etwas los ist. Ich persönlich mag das. Im öffentlichen Raum zumindest. Städtisches Leben ist a priori ein gemeinsames Leben. Die öffentliche Sphäre ist das Lebenselixier der Stadt. Wenn die

Leute ihre Ansprüche von Privatheit und Sicherheit in die öffentliche Sphäre tragen, stirbt die Stadt. Dann gibt es noch ein Mittelding, die «inszenierte Urbanität», die sich meistens in den Cafés abspielt. Aber die ist immer auch an Konsum gekoppelt.

Müsste man Urbanität und Konsum entkoppeln?

Ich finde ja. Aber das ist nicht so einfach. Und eben, sobald sich mehr als vier Leute an einem Ort aufhalten, ist es ein «sozialer Brennpunkt».

Was muss sich denn nun ändern, die Architektur oder die Gesellschaft?



Station 3, der Freie Platz: «Wegweiser sind immer auch Traummaschinen», schreibt Casp

Die Architektur sollte ein Angebot machen. Entscheidend sind die Zwischenräume zwischen den Gebäuden.

Macht der Bahnhofplatz ein gutes Angebot?

Er wirkt zwar wie eine breite Strasse, hat aber wegen der Häuserfront den Charakter eines Platzes. Dann dieser klassische Kontrast: Die Fassaden zeigen Bürgerstolz aus dem frühen 20. Jahrhundert mit Sichtbackstein. Das Dach der Bushaltestellen unten zeigt die Mobilität des 21. Jahrhunderts. Der Bahnhof ist ein Knotenpunkt mit Verbindungen in die Region. Die Ansprüche an die Bahnhofplätze sind in Regionalzentren wie Schaffhausen stark gestiegen. Die SBB bringen grosse Mengen an Passagieren, die schnell wieder weggepumpt werden müssen. Meist baut man dann, wie etwa in Winterthur, riesige Dächer für die Busse. Das verändert das Gesicht der Bahnhöfe ganz erheblich. Hier in Schaffhausen sind die Dächer angenehm diskret. Ist der Platz autofrei?



ar Schärer in einem der Kunstkästen.

Station 1, der Bahnhof: Eine Strasse mit Platzcharakter.

Fotos: Peter Pfister



Ja, seit einigen Jahren.

Das Limmatquai in Zürich wurde auch von Autos befreit, und irgendwie wurde die Strasse damit langweiliger. Es ist knifflig. Der Schaffhauser Bahnhofplatz ist – alles in allem – sehr welcoming.

Wir fahren mit dem Velo auf der direkten Achse über die Grabenstrasse zum Rhein. Hier kommt man mit dem Auto in Schaffhausen an, von der Autobahn, «Ausfahrt Schaffhausen Süd». Wir setzen uns neben die kniende Skulptur von Karl Geiser.

Wie präsentiert sich die Stadt hier? Auch «welcoming»?

Hier kommt einiges mehr zusammen als am Bahnhof, es ist ein komplexerer Ort. Industrie mit dem Kraftwerk, eine happy Durchgangsstrasse, Reste der Altstadt. Ein echtes Konglomerat, man könnte sagen: schwierig.

«Schwierig»?

Hierarchisch schwierig. Das ist nicht unbedingt ein Problem, aber der städtische Raum kommuniziert am Bahnhof viel eindeutiger. Der Platz hier ist ein Produkt von Zufälligkeiten, die Strasse ist dominant, unüberwindbar. Es gibt eine Unterführung, das ist immer ein Symptom. Es gibt offensichtlich ein Problem mit den Fussgängern und dem Verkehr. In der Regel ist es nicht die beste Lösung, die Leute unten durchzuschicken.

Warum?

Eine Unterführung zwingt Fussgänger in die Dunkelheit, sie müssen die Treppe nehmen, runter und wieder rauf. Das ist metaphorisch eindeutig: Man muss «un-

tendurch». Man verliert den Kontakt zur Aussenwelt, weiss nicht genau, wo man wieder rauskommt. Und Unterführungen sind eine klare Bevorzugung der Autofahrer.

Oben durch wäre besser?

Klar. Man sollte die Strassen so bauen, dass die Fussgänger sie überqueren können. Eine der städtebaulich besten Veränderungen, die ich kenne, ist der Fussgängerstreifen am Hardplatz in Zürich, am Ende der Hardbrücke. Im Zuge der Sanierung wurde die einstige Transitachse re-dimensioniert. Heute kann man als Fussgänger einen Knopf drücken und kurz danach rüberspazieren. Das müsste hier eigentlich auch möglich sein. Schauen Sie, dort, wo die Autos an der Ampel anhalten, könnten Fussgänger die Strasse überqueren. Man müsste es nur wollen! Urbanität fängt dort an, wo Fussgänger besser behandelt werden als Autofahrer. Aber Achtung, ich habe nichts gegen Autos, ich rede von einer Co-Existenz.

Warum, glauben Sie, gibt es hier keinen Fussgängerstreifen?

Die Rheinuferstrasse dürfte eine Kantonsstrasse sein, und auf Kantonsstrassen ist es verkehrstechnisch und politisch sehr schwierig, neue Fussgängerstreifen hinzukriegen.

Erst kürzlich gab es eine Vorlage für eine Sanierung der Rheinuferstrasse.

Ja, das habe ich verfolgt. Mir ist unverständlich, warum das Auto in der neuen Rheinuferstrasse derart bevorzugt wird. Überall auf der Welt drängen die Städte ans Wasser. In Zürich wurde das Limmatufer am Oberen Letten nach der offenen Drogenszene in einen der beliebtesten Orte der Stadt verwandelt. Das hat

natürlich etwas gekostet, der Gewinn ist aber unermesslich viel grösser. Hier aber gibt es für den Fussgänger keinerlei Verbesserung. Das ist eine antiurbane Haltung. Aber wahrscheinlich interessiert sich halt niemand für diesen Ort hier, er hat keinen Anwalt. Die Rheinuferstrasse ist ein reiner Durchgangsort, und dafür ist sie eigentlich zu schade. Die Kreuzung hier ist nicht einmal «rough» im positiven Sinn, sondern einfach nur ungeschickt.

Wie wäre sie im positiven Sinne «rough»?

Schwer zu sagen. Mit einem Lidl vielleicht, dann gäbe es hier Leute. Der Lidl hat so ein schlechtes Image, das gefällt mir (lacht).

Wir fahren weiter dem Rhein entlang, weiter zur Schiffflände. Hier ist Caspar Schärer kürzlich angekommen, als er zu Recherchezwecken mit dem Velo von Stein am Rhein nach Schaffhausen gefahren ist. Der Freie Platz ist der dritte Eingang in die Stadt.

Hier flanieren die Menschen. Architektonisch gut gelöst, oder?

Absolut. Die Sitzgelegenheiten werden

offensichtlich geschätzt. Man hat das Wasser, man hat zwar Verkehr, aber der ist nicht weiter schlimm. Es muss nicht immer verkehrsfrei sein, das wird schnell



Station 2, Ecke Grabenstrasse/Rheinuferstrasse: «Schwierig», fasst Schärer die Situation zusammen.

steril. Hier hilft es, dass der Belag überall derselbe ist. In Holland gibt es Dörfer, die funktionieren nach dem Prinzip des «shared space», also gänzlich ohne Signalisation, ohne Unterscheidung am Boden. Das bedeutet: Alle müssen aufpassen. Das funktioniert bestens, alle drosseln das Tempo.

Taugt das Prinzip als Vorbild?

Man kann «shared space» natürlich nicht auf alle Orte übertragen, aber man kann einsteigen für mehr Kommunikation im Verkehr. Sehen Sie, hier funktioniert es ausgezeichnet mit einem Fussgänger-

streifen, man muss nicht mal einen Knopf drücken, es geht auf Blickkontakt. Natürlich macht aber auch

der Eingang zur Stadt viel aus, der ist entscheidend. Der Bogen von der Fischerhäuserstrasse in die Unterstadt funktioniert städtebaulich, er zieht einen in die Stadt wie ein Trichter. Und die Fassade deutet eine Platzfront an, ähnlich wie am Bahnhof. Es gibt stattliche Häuser. Insgesamt ist das hier ein viel öffentlicherer Ort als beim Kraftwerk. Die Architektur spielt dabei eine tragende Rolle, sie bildet eine Kulisse, die der Mensch sofort als angenehm empfindet.

Könnte man diese Wohlfühlstimung den Rhein abwärts ausdehnen?

Es wäre wünschenswert. Dafür müsste man aber einen neuen Pol schaffen. Das Kraftwerk eignet sich nicht wirklich, dort gibt es halt nichts. Das muss man vielleicht einfach akzeptieren. Aber vielleicht in der Mitte, bei der Kammgarn. Dort könnte man am Rhein einen Pol schaffen. Das würde einen Grund liefern, vom Lindli kommend weiter den Rhein entlangzugehen.

Wie könnte so ein Pol aussehen?

Am besten wäre Kultur. Zurzeit ist die Kammgarn nicht angebunden

an den Rhein. Die Kultur müsste überwachsen. Man müsste die günstige Lage nutzen, so wie man es hier am Freien Platz getan hat.

Haben Sie einen konkreten Vorschlag?

Es bräuchte wohl ein Gebäude, das den Kammgarn-Platz und die Strasse symbolisch verbindet. Etwas Transparentes vielleicht, eine Pergola, eine Galerie, die das Trottoir «halten» kann. Vom Trottoir müsste der Bodenbelag jedenfalls nahtlos zum Platz übergehen. Der Freie Platz hier bietet stadträumlich bereits beste Voraussetzungen für

einen öffentlichen Ort. Er war schon traditionell ein Umschlagplatz. Das ist tief verwurzelt. Die

Kammgarn hingegen bedeutete Industrie, sie musste nie etwas anderes sein als Industrie, es war völlig egal, was um sie herum geschieht. Deshalb ist es viel schwieriger, den Ort im kollektiven Bewusstsein zu verankern. Inhaltlich ist das zwar gelungen mit dem Kulturzentrum, mit der Beiz, jetzt folgt die Kammgarn West. Aber stadträumlich hat sie noch keine Ausstrahlung, da muss man architektonisch nachhelfen.

Die Ausstellung in den Kunstkästen mit Schlagzeilen von Caspar Schärer wird am Samstag (7.4.) um 17 Uhr eröffnet. Treffpunkt: Kasten 1, Ticketeria am Bahnhof.

Der Agglowanderer

Caspar Schärer besuchte nach dem ETH-Architekturstudium die Ringier-Journalistenschule und arbeitete fortan als Redaktor und freier Autor für verschiedene Titel in der Tages- und Fachpresse. Heute ist der 44-Jährige Generalsekretär des Bundes Schweizer Architekten BSA und Vizepräsident des Architekturforums Zürich. Als Freizeitbeschäftigung nennt Schärer «Agglowandern»: Spaziergänge durch die Randgebiete der Städte. (mr.)

«Die Kultur muss über die Strasse wachsen»