

# Abstimmung Städtebau-Verkehr





# Einleitung



Champs-Élysées : grosszügiger Stadtraum (Bild: vdw)

## Funktion einer Hauptstrasse innerorts

Verkehrsraum für alle Verkehrsträger:  
MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr; regionale  
und lokale Verbindungen.

Aufenthaltort, Begegnungsort,  
Veranstaltungsort, Promenade.

Adresse, Lebensort (wohnen, arbeiten),  
Einkaufsort.

Stadtraum als räumliche Schnittstelle  
zwischen Quartiere (Rückgrat), Träger des  
Freiraumgerüsts, Basis der Orientierung.

Breiter Raum: Repräsentationsraum  
(prominente Adresse), Visitenkarte,  
Identitätsträger.

Gute Erreichbarkeit: Verdichtungsort.

Enge Beziehung zwischen Mobilität und  
Städtebau: integrale Herangehensweise  
unerlässlich!



# Einleitung



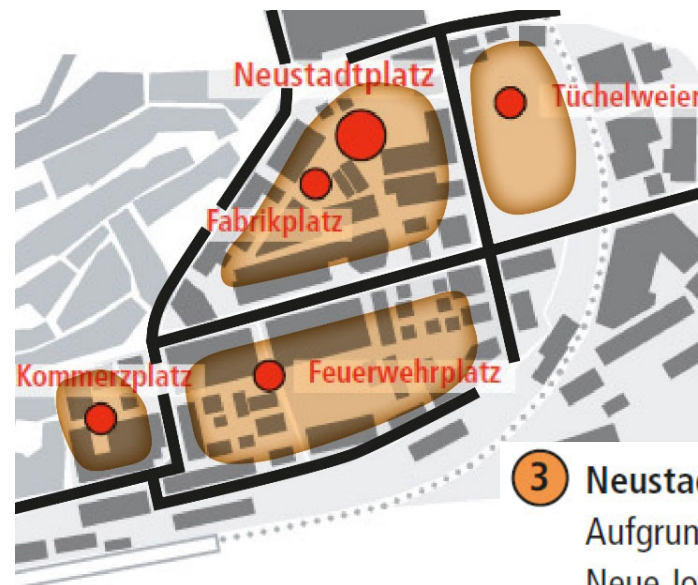
Gland: Zentrumsfunktionen und Nahversorgung gehen verloren (Bild vdw).



Birmensdorferstrasse, Zürich: Hauptstrasse als Unort aufgrund Desinteresse der Stadtplaner (Bild vdw)



Überlandstrasse, Dietikon: Hauptstrasse mit T60 als Hauptschulweg (Bilder vdw)



Strategie Innenstadt Rapperswil (Quelle Intosens, Stadt Rapperswil-Jona, 2017)

## Städtebau und Mobilität: keine integrale Herangehensweise

Verkehr: nicht unterstützender, sondern limitierender Faktor der Ortsentwicklung.

Strassen: Kompetenz und Verantwortung beim Tiefbauamt, wenig Interesse beim Amt für Städtebau.

Hohe Komplexität: wenig Interesse unter Architekten, Städtebauer, Gestalter, Landschaftsarchitekten, Verkehr wird bewusst negiert.

Potentiale und Synergien werden kaum genutzt: Tendenz

- 3 Neustadt-Ausrichtung nach innen auf die 2. Reihe  
Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung (Bahnhofstrasse und Neue Jonastrasse) wird die Neustadt Rapperswil vermehrt nach innen auf die zweite Reihe ausgerichtet. Dies betrifft insbesondere Erdgeschossflächen und öffentliche Räume.



# Einleitung



Opfikon: Ödnis durch leere EGs an einer Nebenstrasse (Bild: vdw)



Hauptstrasse, Birmenstorf: Ödnis durch Wohnen an der Hauptstrasse (Bild: vdw)



Zürich Hardturmstrasse: mit der toten Fassade ist trotz teurem Hochhaus ein langweiliger, unsicherer Hauptstrassenraum entstanden (Bild: vdw/rh)



Zürich, Leutschenbach: Ödnis durch Überangebot und falsch verortete EG-Flächen (Bild: vdw/rh)



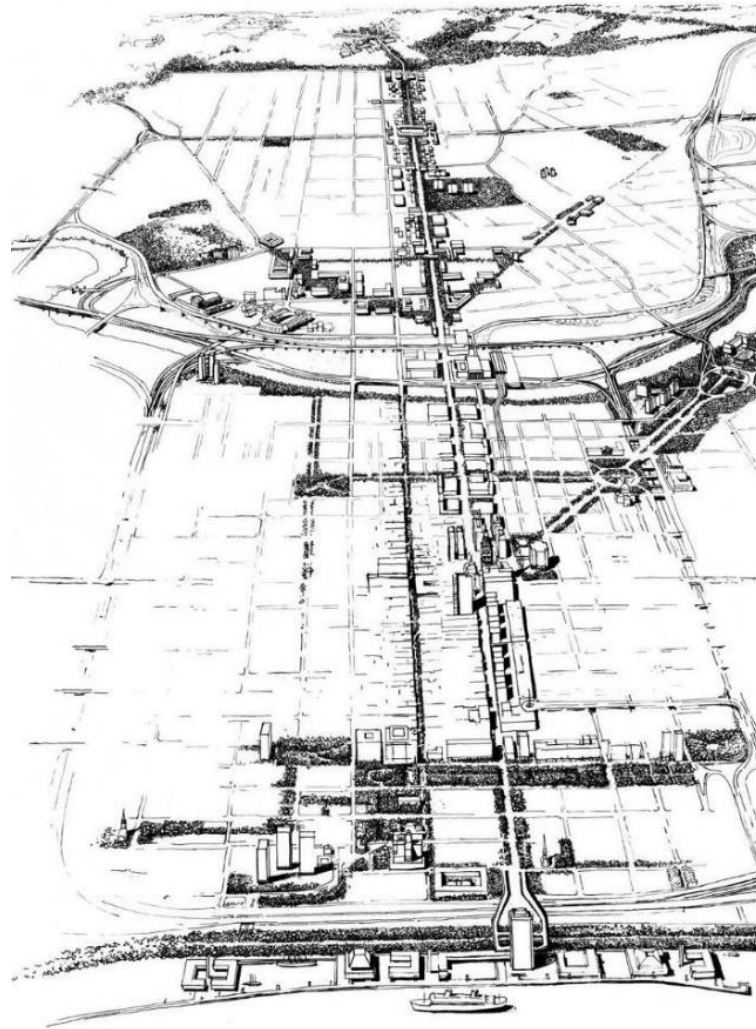
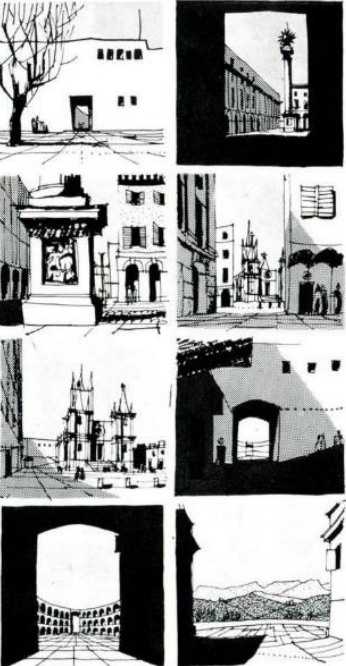
Triemlistrasse, Zürich: konventionelles Wohnen im EG schafft keine einladende Situation (Bild: vdw)



# Einleitung

## CASEBOOK: SERIAL VISION

To walk from one end of the plan to another, at a uniform pace, will provide a sequence of revelations which are suggested in the serial drawings opposite, reading from left to right. Each arrow on the plan represents a drawing. The even progress of travel is illuminated by a series of sudden contrasts and so an impact is made on the eye, bringing the plan to life (like nudging a man who is going to sleep in church). My drawings bear no relation to the place itself; I chose it because it seemed an evocative plan. Note that the slightest deviation in alignment and quite small variations in projections or setbacks on plan have a disproportionately powerful effect in the third dimension.



## Integrale Planung

Nachhaltige Stadtentwicklung und qualitative Verdichtung: grosse Bedeutung integrale Planung Städtebau und Verkehr, viele Potentiale durch Synergien zwischen Ströme und Nutzungen.

Bewegung und Wahrnehmung eines Ortes: die Schönheit einer Sequenz von kontrastreichen Räumen (Quelle: Gordon Cullen, Townscape, 1961)

Planung des Stadtzentrums von Philadelphia: Zusammenhängende städtebauliche Systeme (Edmund Bacon, «Design of Cities», 1974)



# Entwurfsprinzipien



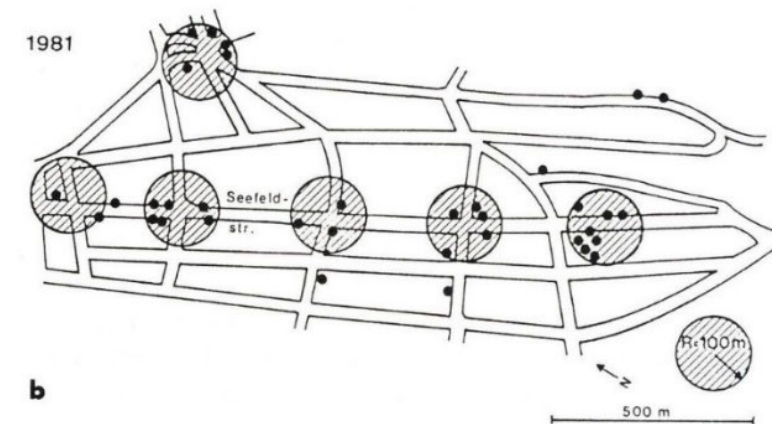
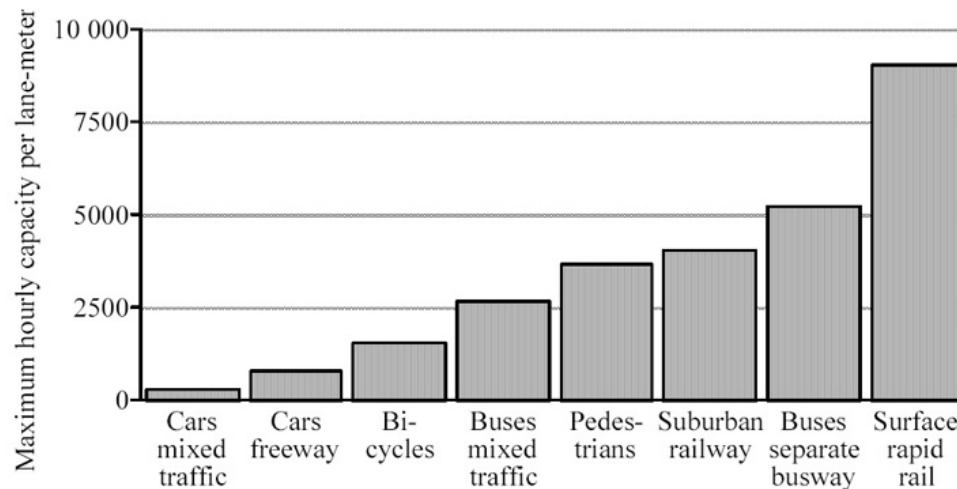
Van Woustraat, Amsterdam: Fussgänger sind die wichtigsten Konsumenten, haben aber am wenigsten Platz (Foto: G.J. Bakker, Quelle: Plan Amsterdam)

## Grosse Bedeutung Fussverkehr

Fussverkehr: Wenig Platzbedarf, starker Bezug Nutzungen durch tiefe Geschwindigkeiten, Offenheit stärkt Begegnung; Schaffung von breiten Trottoirs!

Konzentrierte Frequenzen an ÖV-Haltestellen.

Kapazität und Platzbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel (Quelle: D. Teufel)



Bezug zwischen ÖV-Haltestelle und Nahversorgung (Bild: H. Bösch)



# Entwurfsprinzipien

## Priorität beim Fussverkehr und Gehbereich

Grosse Bedeutung des Gehbereichs:

- Verkehrliche Multifunktionsfläche: Wartebereich ÖV, Anlieferung, Abstell- und Parkierungsfläche, Ermöglichung Bezug Strasse – Haus; möglichst offene, einfache Gestaltung.
- Treffpunkt und Aufenthaltsort: Möblierung, Materialisierung, Beleuchtung.
- Klimagerechte Stadt: Platz für Bäume und Baumalleen (auch zur Betonung der Wichtigkeit).



Birmensdorferstrasse, Zürich: nur mit breiten Gehbereichen sind Hauptstrassen funktionsfähig (Bild vdw)



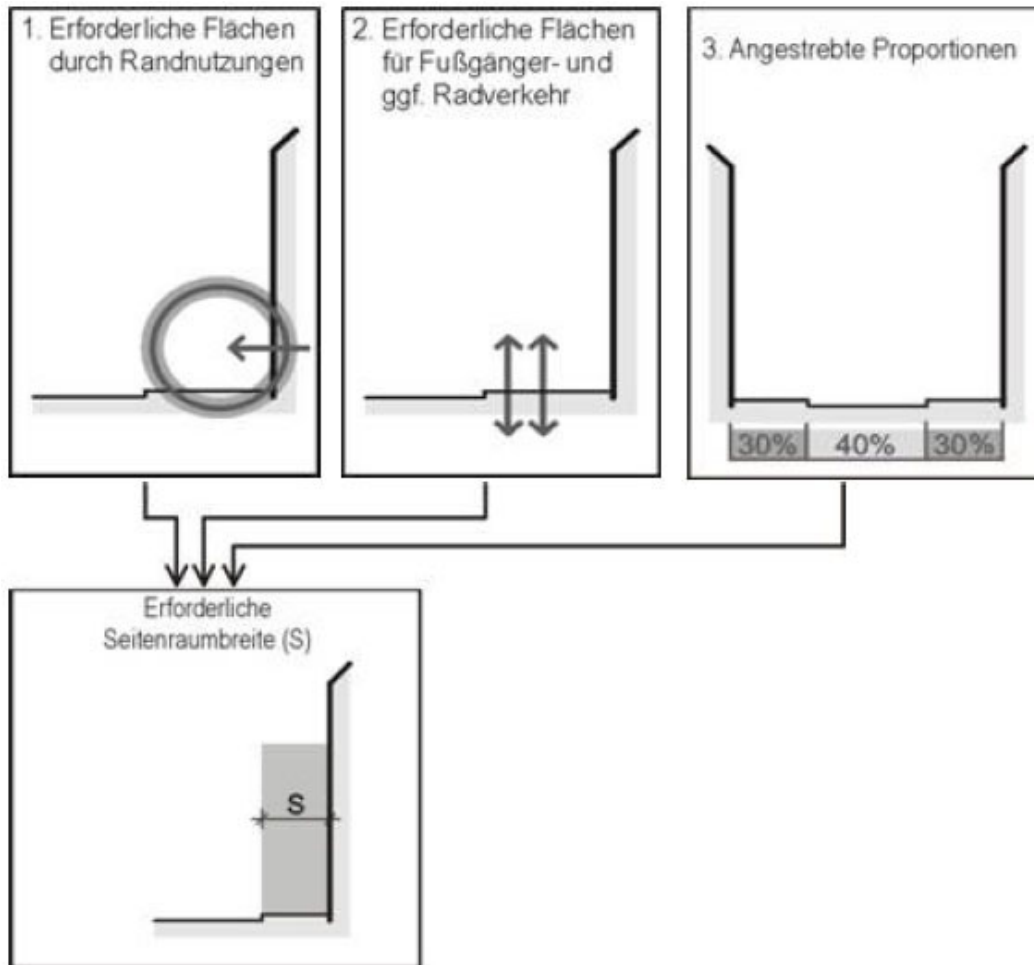
Badenerstrasse, Zürich: Hauptstrasse als Treffpunkt und Aufenthaltsort (Bild vdw)



Omotesando, Tokio: Strassenbäume als einer der Hauptmassnahmen für eine klimagerechte Stadt (Bild vdw)



# Entwurfsprinzipien



## Neue Prioritätensetzung

Grundsatz Proportionen Strassenraum (gemäss RAS 06): Verhältnis Gehbereich zu Fahrbereich 60 zu 40.

Neue Prioritätensetzung bei engen Stadträumen:

- Zuerst Sicherung und Behandlung der Gehbereiche.
- Innovative kompakte Lösungen Verkehrsbereich: T30, Shared Space, Pförtnerung, optische Einengung, überfahrbares Trottoir usw.



Boulevard Sebastopol, Paris: die Gehbereiche machen immer mindestens 50% des Raumes aus (Gravure: K. Fichot).

Dimensionierung Gehbereich (Quelle: RAS 06 / Leitfaden VSS): bei einem 30 m breiten Strassenraum sind die Gehbereiche inkl. privater Vorzonen 9.0 m breit, der Verkehrsbereich 12 m.



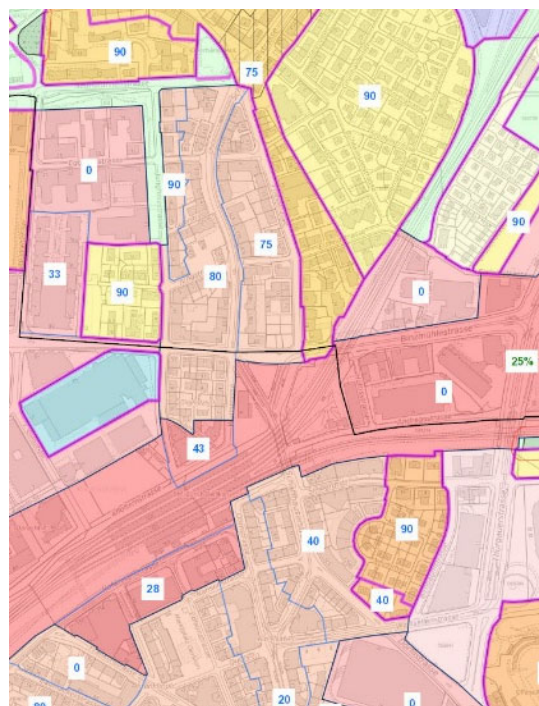
# Nutzungen und Verkehr

## Beispiel Zonenplan

Zonenplan reagiert nicht auf Begabungen des Freiraums: Zonenorientierte Struktur, Konflikte an den Grenzen.

Überlagerte Zone: Immissionsgebiet Haupt-, Bern- und Aarbergstrasse: nur zusätzliche Einschränkungen, keine qualitative Aussagen!

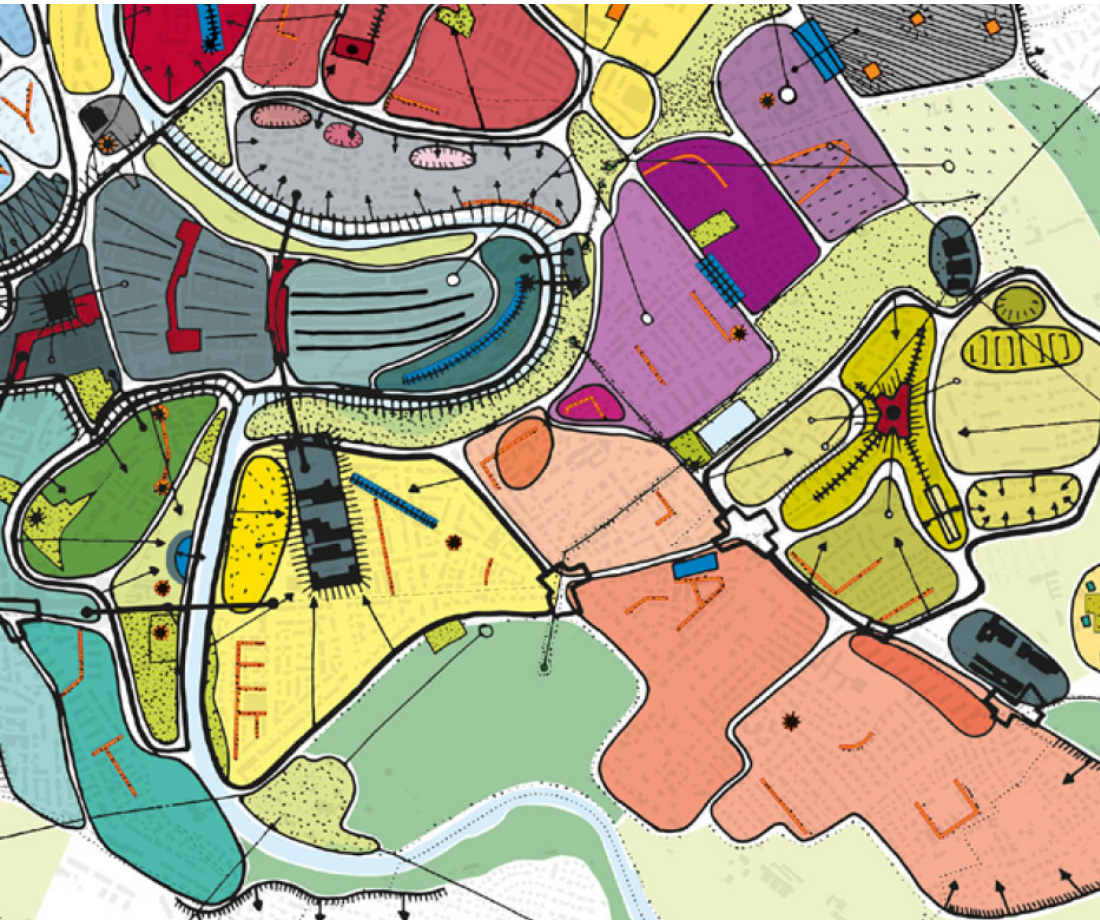
Abstimmung Nutzung, Ausnutzung und ortsbauliche Struktur an Möglichkeiten und Funktion des Freiraums!



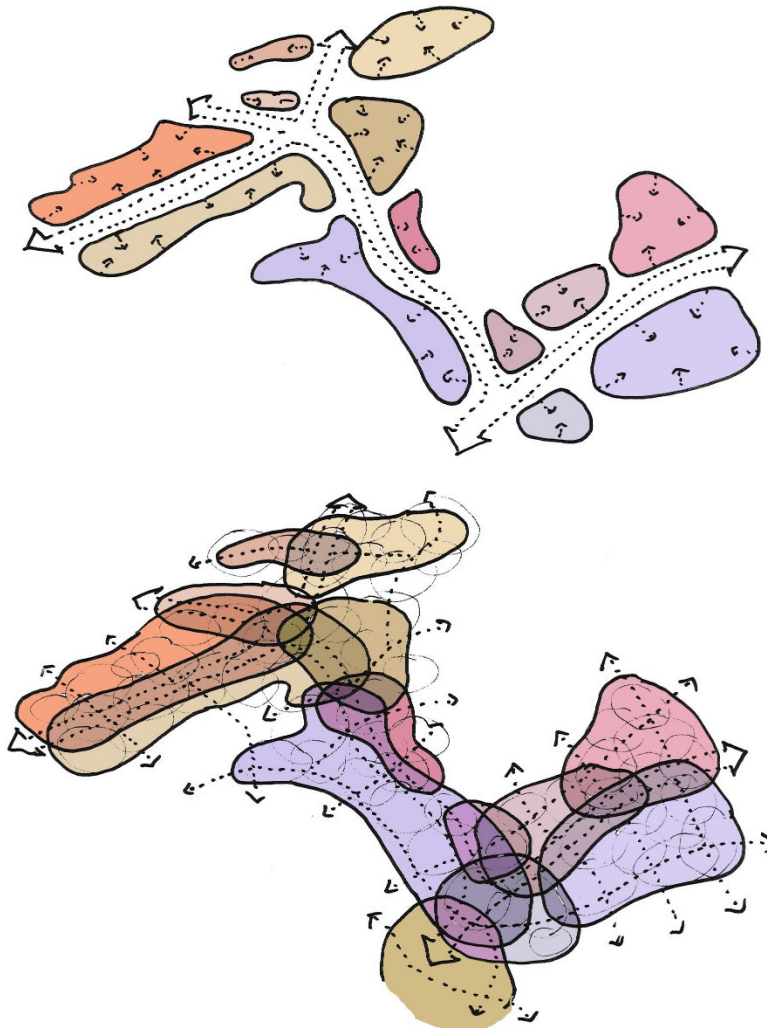
Vergleich Zonenpläne Nidau, Zürich und Rotterdam: In Rotterdam sind (EG)-Nutzungen viel stärker an den Begabungen der Strassen verknüpft (Quelle: Stadt Rotterdam)



# Entwurfsprinzipien



Planungsansatz: Hauptstrassen als Quartiergrenzen, Stadt als Collage von introvertierten Siedlungen (Quelle: STEK Bern / Berchtold Krass, 2016)



Freiraumansatz: Hauptstrassen als Saumlinien, Überlagerung der Quartieridentitäten im Bereich der Hauptstrassen, Stadt als offener, zusammenhängender Raum durch Vernetzung und Verwebung (Quelle: Städtebauliches Gesamtkonzept Emmen)

Betrachtung der Hauptstrasse als Saum- statt Trennlinie!

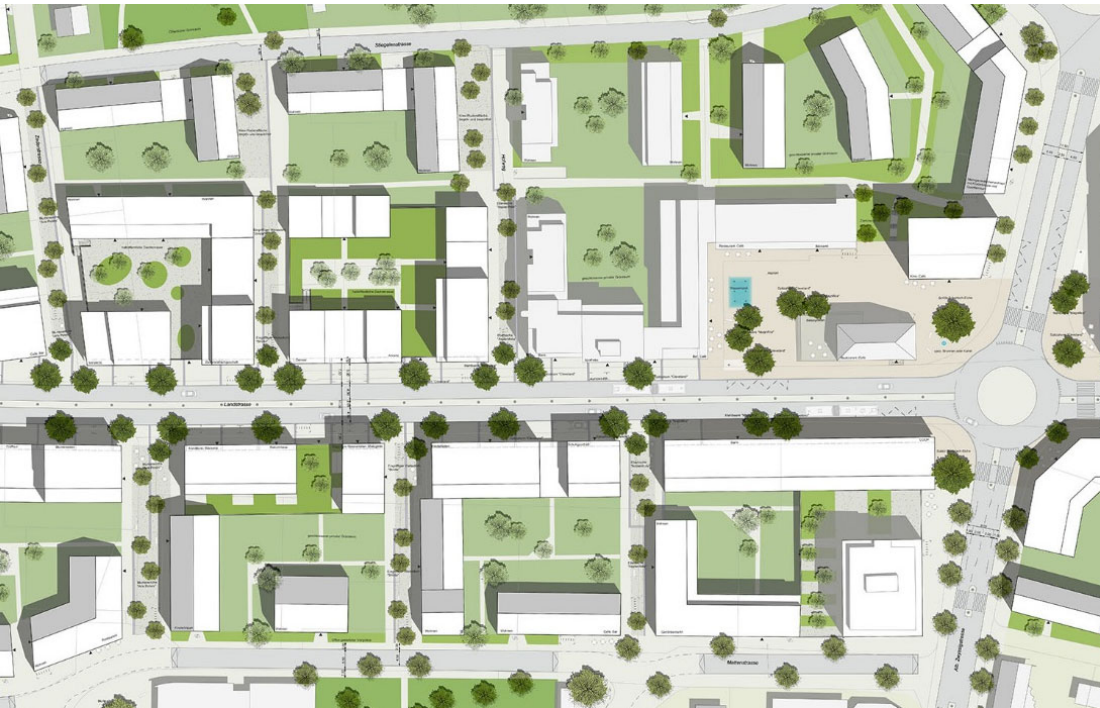


# Entwurfsprinzipien

## Querungen und Kreuzungen

Wechselwirkung Strassenseiten und angrenzender Quartiere, gute Querbarkeit der Strasse:

- Mehrzweckstreifen bei Geschäftsnutzungen, hohe Dichte FG-Querungen bei engen Strassenräumen.
- Auszeichnung der Strassenecken, Behandlung der Querstrassen.
- Kreuzungen als vernetzende Plätze: grosszügige Vorplätze, breite Gehbereiche, möglichst unregelmäßige FG-Querungen oder kurze Umlaufzeiten bei LSA.



Zentrumsentwicklung und Umgestaltung Landstrasse (13-17'000 DTV), Wettingen (Quelle: Gde. Wettingen, Metron, Wetering, Roth)





# Entwurfsprinzipien



Schlieren: Gehbereich und private Vorbereiche als zusammenhängender Raum (Bild vdw)



Fellenbergstrasse, Zürich:  
Vorgärten als Filter bei  
Wohnnutzungen im  
Erdgeschoss, gleichzeitig  
wichtige Repräsentations-  
und Zugangsfunktion (Bild  
vdw)

## Private Vorzone und Vorgarten

Zentrale Rolle der (privaten) Vorzonen:

- Aneignung: Eigenschaft eines vollwertigen innerörtlichen Strassenraums.
- Adressierung, Repräsentation und Zugang zu den Häusern.
- wichtige Entwurfsaufgabe bei BGK!

Gestaltung mit EG-Nutzung verknüpft:

- Gewerbliche oder Publikumsnutzung im EG: Gestaltung als Teil des Gehbereichs, Integration Passantenaufkommen.
- Vorgärten als Filter bei Wohnen im EG: Einfriedung, offene Gestaltung, Durchgrünung, Mindestbreite 3.5m.

Bei engen Hauptstrassenräumen ist konventionelles Wohnen im EG ungeeignet!



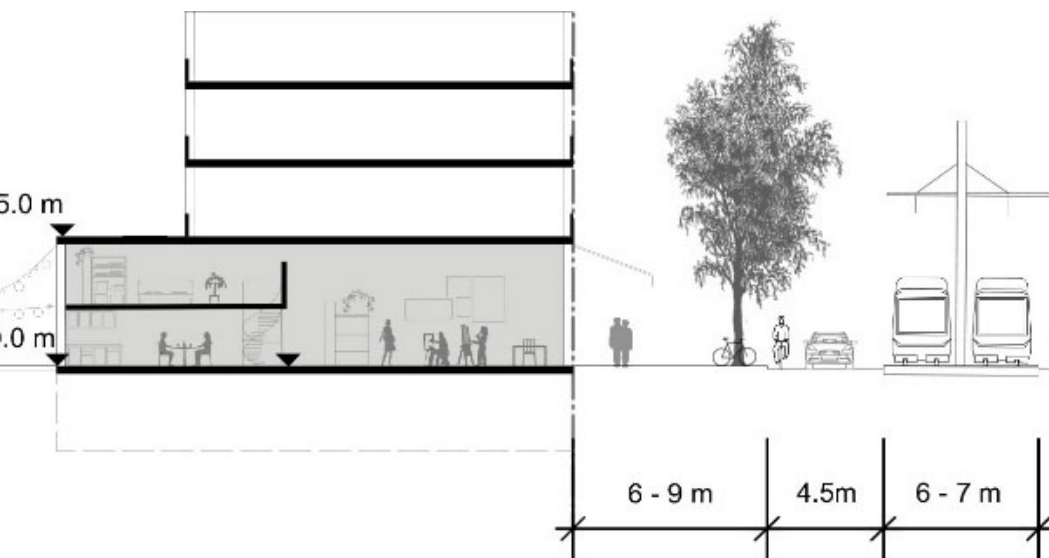
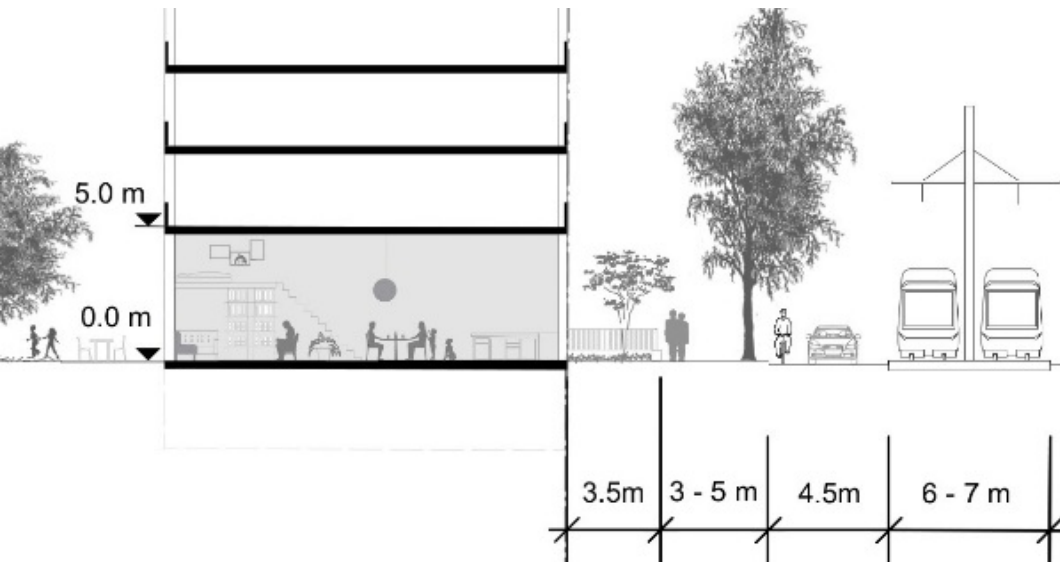
# Entwurfsprinzipien

## Spielräume durch Verdichtung

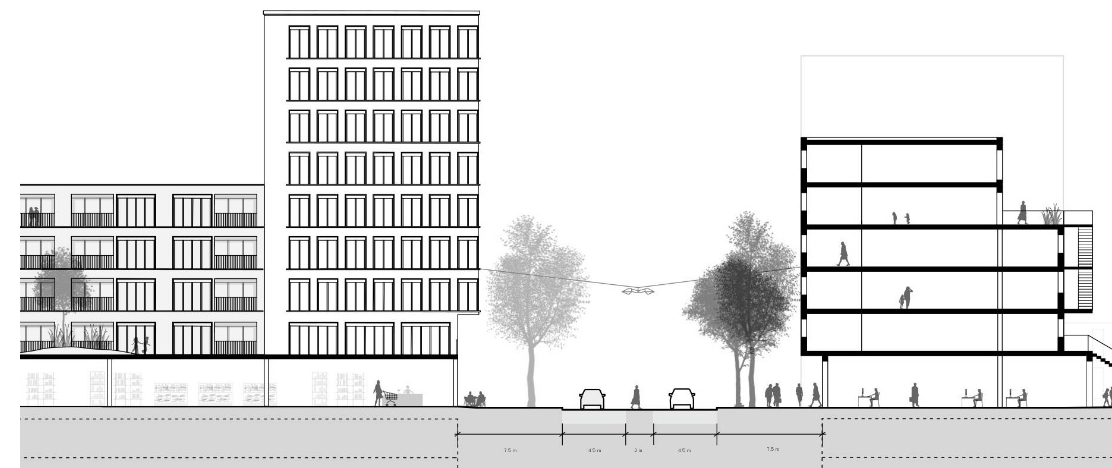
Bebauungs- und Nutzungsstruktur: Abstimmung auf Möglichkeiten des Raumes und Funktion der Strasse.

Schaffung von Spielräumen durch gezielte Verdichtung, Entwicklung von «Hauptstrassenhäusern»:

- Angepasste Nutzung (z.B. Misch- statt Wohnzone)
- Angepasste bauliche Struktur (z.B. mit überhohem EG für spezielle Wohn- und Mischtypologien, Werbung)
- Angepasste ortsbauliche Struktur (z.B. zurückversetzte Pflichtbaulinien, Arkaden)



Stadtboulevard Dietikon: Flexible Vorzone und überhohes EG in Kombination mit einer starken Verdichtung der ersten Bautiefe fördert passende Hauptstrassenhäuser (Bild vdW / Stadt Dietikon, 2015)



Landstrasse, Wettingen: breite Gehbereiche dank 1.5 m zurückversetzten EGs, wettergeschützte Vorbereiche für die Geschäfte (Quelle: vdW, metron, roth, Gde. Wettingen, 2013)



# Entwurfsprinzipien



Belgiëlei, Antwerpen: Inspirationsquelle historische Entwicklung der «Steenwegen» in Belgien (Bild Bing)

## Spielräume durch Verdichtung

Höhere Dichte und höhere Häuser: Förderung Investitionen, Betonung Wichtigkeit des Strassenraumes, bessere Massstäblichkeit, städtebaulich integrierter Lärmschutz.

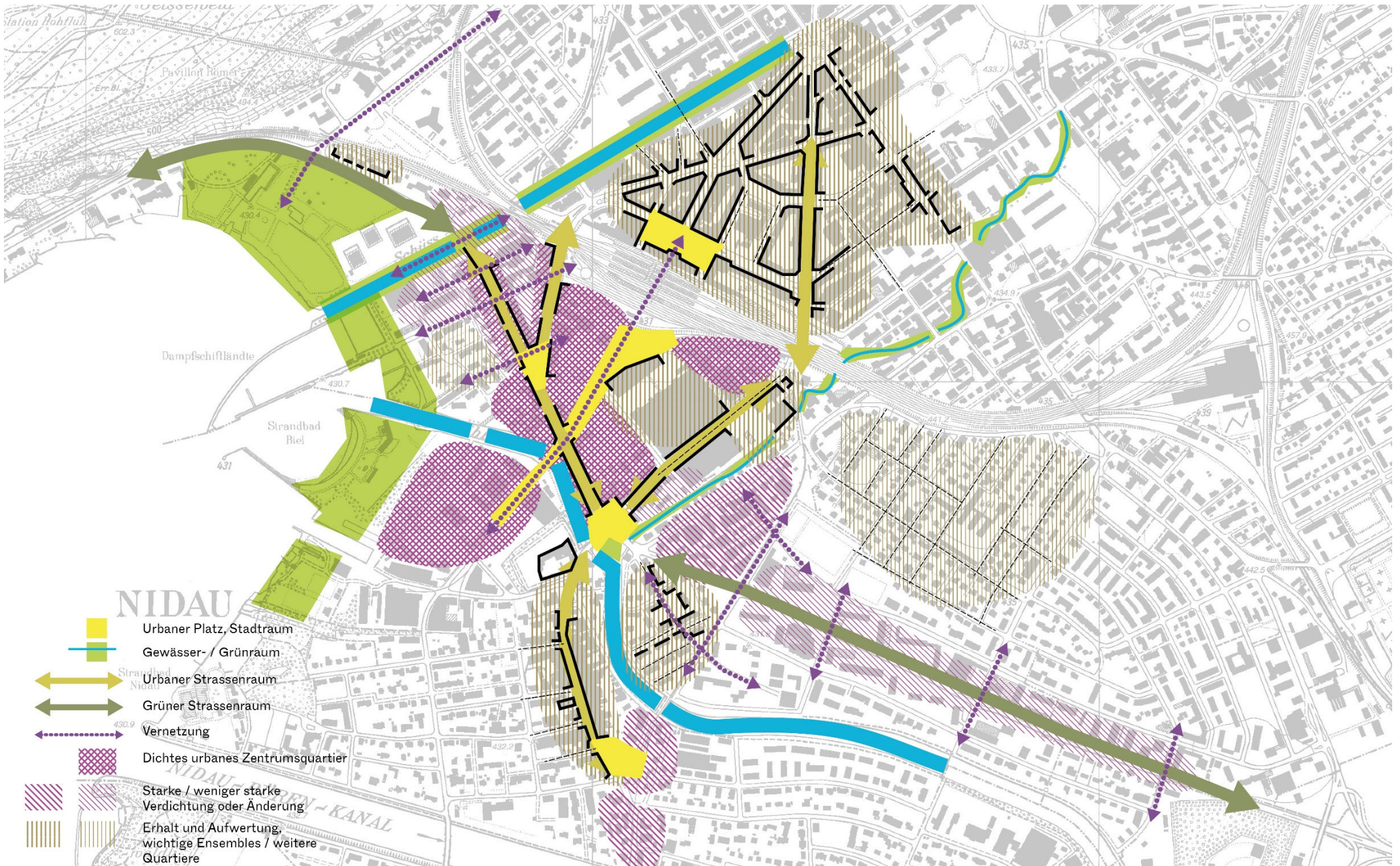
Weitere Anforderungen: Reduktion PP, direkte Erschliessung usw.



Räumliches Entwicklungskonzept (REK) Sempach: Aufwertung und bessere Massstäblichkeit des Strassenraumes durch eine ortsbezogene Verdichtung (Bild vdw / Stadt Sempach, 2016)



# Skizze Handlungsansätze





# Aarau, Bahnhofstrasse



*Bahnhofstrasse, Aarau: 18-22'000 DTV, Bus- und Veloachse, wichtige Fussverbindung, Geschäfte und öffentliche Einrichtungen, etwa 25-30m Strassenraumbreite (Bild vdw)*



# Pilatusstrasse, Luzern



*Pilatusstrasse, Luzern: 25-32'000 DTV, Bus- und Veloachse, wichtige Fussverbindung, Einkaufsstrasse, etwa 30m Strassenraumbreite Fassade zu Fassade (Bild vdw)*



# Avenue Général-Guisan, Vevey



*Avenue Général-Guisan, Vevey: 34'000 DTV, Bus- und Veloachse, wichtige Fussverbindung, Einkaufsstrasse, etwa 30m Strassenraumbreite Fassade zu Fassade (Bild vdw)*



# Kantonsstrasse, Visp



*Kantonsstrasse, Visp: Ortsdurchfahrt, 20-22'000 DTV, etwa 15-17 m Strassenraumbreite  
Fassade zu Fassade (Bild vdw)*



# Boulevard Léopold-Robert, La Chaux-de-Fonds



*Boulevard Léopold-Robert, La Chaux-de-Fonds: Einfallsachse, 14-22'000 DTV, etwa 30-35m  
Strassenraumbreite (Bild vdw)*



# Baarerstrasse, Zug



*Baarerstrasse, Zug: Einfallsachse, 15-20'000 DTV, etwa 25m Strassenraumbreite (Bild vdw)*



# Boulevard Pérolles, Fribourg



*Boulevard Pérolles: Quartierachse, heute 10-12'000 DTV, etwa 22-24m Strassenraumbreite  
(Bild vdw)*



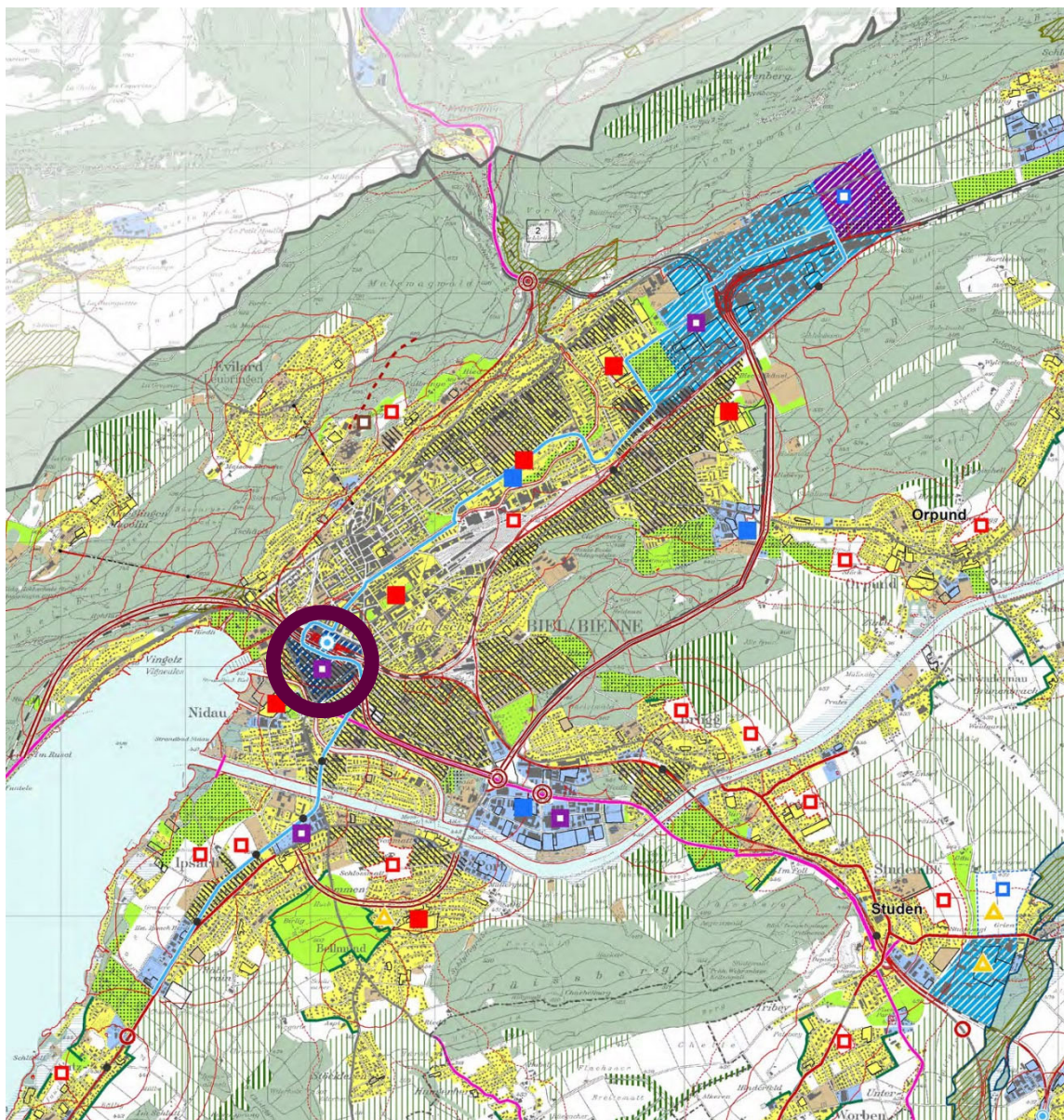
# Gutstrasse, Zürich



*Gutstrasse, Zürich: Quartierachse, 15'000 DTV, etwa 30-35m Strassenraumbreite (Bild vdw)*



# Nutzungen und Verkehr



## Profil Arbeitsplatzquartiere

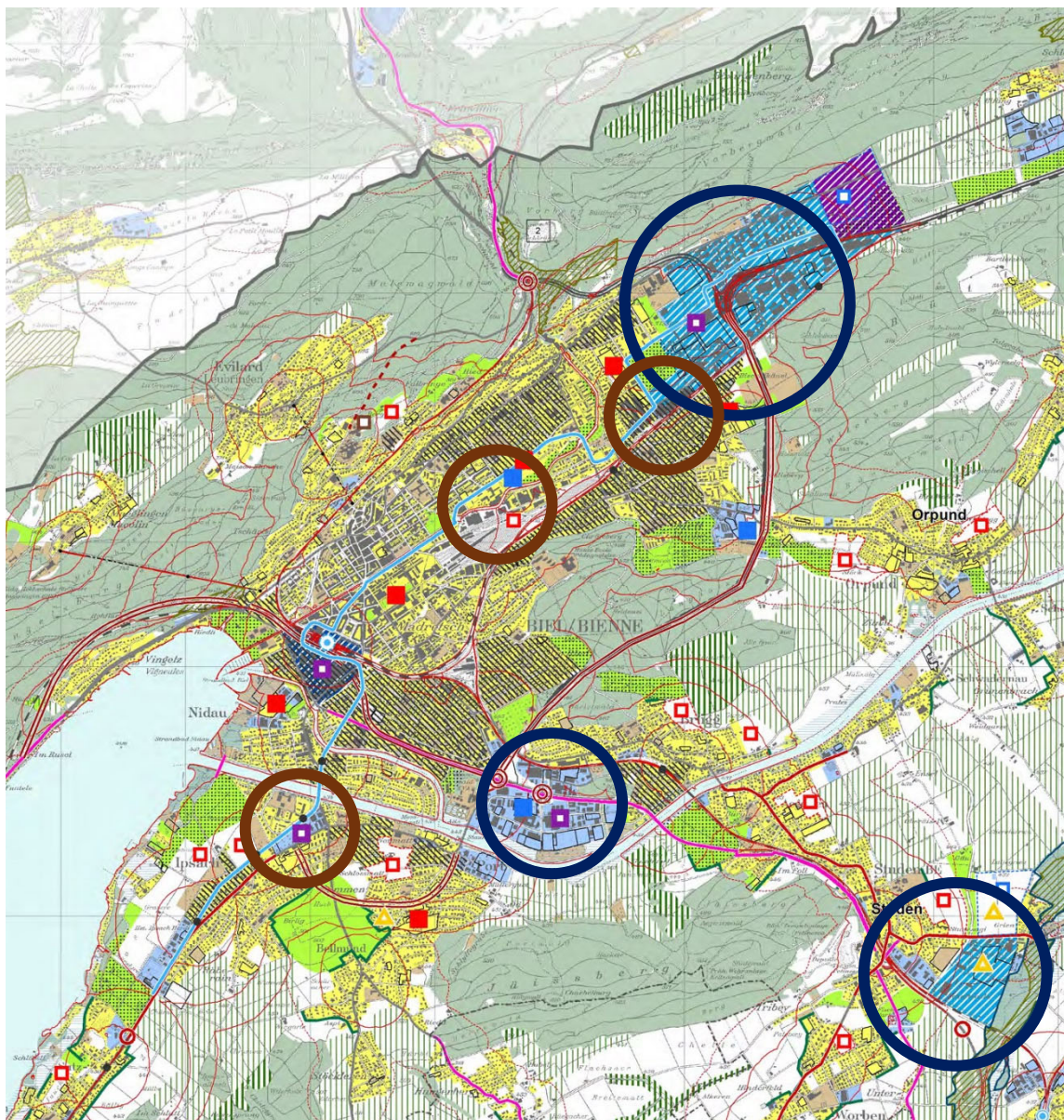
Arbeitshilfe ABC Kanton Waadt:

Typ A: Hochwertige Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung:

- Dichte, urbane, durchmischte Arbeitsplatzstandorte mit überregionaler Ausstrahlung.
- Firmensitze, Front- und Backoffice, Dienstleistungen, Kreativindustrie, Bildungsinstitutionen, Verwaltungssitze, Hotels.
- Zentrale Orte mit einer sehr guten ÖV-Erschliessung, enge, kleinräumige Vernetzung mit umliegenden Quartieren, Fokus auf FVV.
- Attraktive öffentliche Räume als Treffpunkte und Aufenthaltsorte.



# Nutzungen und Verkehr



## Profil Arbeitsplatzquartiere

Arbeitshilfe ABC Kanton Waadt:

Typen B, C, Mc:

- Typ B: KMU, Industrie / High-Tech, Büros, Nahversorgung: gute MIV- und ÖV-Erschliessung und lokale Vernetzung (FVV), Lage in Quartiernähe.
- Typ C: Gewerbenutzungen mit tiefer AP-Dichte und limitierter Verkehrserzeugung (Lager, Materialverarbeitung, Produktion, Showrooms; gute MIV- und mittlere ÖV-Erschliessung
- Typ Mc: MIV-orientierte, verkehrsintensive Einrichtungen: Logistik, Einkaufsnutzungen für schwere Waren (Baumärkte, Möbel).

Stärkung der Profile: Begabungen der einzelnen Orte nutzen!