Strassenplanung : in Richtung einer integralen Gestaltung des öffentlichen Raumes

Autor(en): **Perrez, Martin / Stähli, Jürg**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): **- (1997)**

Heft 3

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-957673

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Strassenplanung: in Richtung einer integralen Gestaltung des öffentlichen Raumes

▶ Martin Perrez, Jürg Stähli

▶ Martin Perrez, Geograph, Bern
Jürg Stähli, Städtebauer-Verkehrsplaner BVS SVI, Biel

In der heutigen Strassenplanung ist eine Sensibilisierung gegenüber sozialen und gestalterischen Aspekten festzustellen. Beiden Anliegen wird aber in der Umsetzung häufig ungenügende Sorgfalt beigemessen. Die komplexe Strassenplanung darf nicht als ein technisches Werk verstanden werden, sondern als integrale Organisation des öffentlichen Raumes. Im folgenden werden die zu berücksichtigenden Anforderungen an den Strassenraum und an den Planungsprozess diskutiert.

Nachdem die Strasse noch um die Jahrhundertwende Inbegriff des öffentlichen Lebens war, reduzierte sich ihre Funktion zunehmend auf die Fortbewegung. Entsprechend den veränderten, gesellschaftlichen Werthaltungen versuchen aktuelle Strassenplanungen auf diese Entwicklung zu reagieren.

Die Strasse als öffentlicher Raum

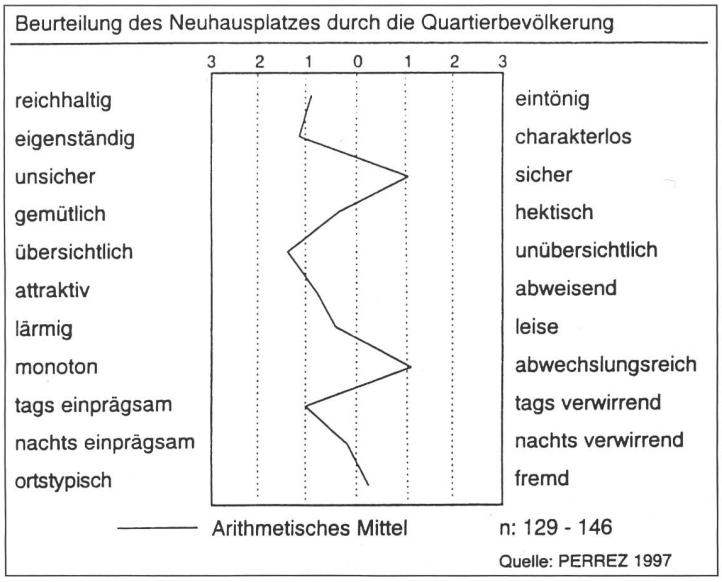
Der Strassenraum ist Teil des Gesamtgefüges eines Ortes. Von zentraler Bedeutung ist daher die Übereinstimmung aller Anforderungen, insbesondere der teilweise übergeordneten Verkehrsfunktion mit den lokalen Interessen. Indem Aufenthalt und Begegnungen im Strassenraum gefördert werden, können die Nutzungsmöglichkeiten auf die sozialen Bedürfnisse abgestimmt werden.

Die Nützlichkeit und Erkennbarkeit von Funktionen sind für die Quartierbewohner von zentraler Bedeutung. Erst ein hoher Gebrauchswert garantiert die Nutzung des Strassenraumes durch die lokale Bevölkerung. Die Benutzbarkeit des Strassenraumes mit seinen Seitenräumen ermöglicht einerseits eine Raumaneignung, andererseits eine Identifikation mit dem Raum. Der Bezug zwischen der Strasse und den Seitenbereichen sowie zwischen der öffentlichen und der privaten Sphäre kann wiederhergestellt werden. Dabei gilt es sowohl funktionale Anforderungen als auch städtebaulich-optische Gestaltungsprinzipien zu berücksichtigen.

Voraussetzung für die Integration des Verkehrs in die Ortschaft ist ein richtiges Verständnis des Gesamtraumes. Durch die Abstimmung des Strassennetzes auf die örtliche und soziale Struktur mittels Strassensequenzen werden kontinuierliche Bewegungsabläufe und prägnante Ortsbilder mit Charakter geschaffen. Entsprechend der Hierarchie sind besonders Strassenkreuzungen zentrale Brennpunkte des sozialen Lebens vieler Ortschaften.

Geeignete Methoden dienen der Bewertung der bestehenden, gebauten Strukturen und der Ermittlung der Bedürfnisse der Quartierbevölkerung Dabei kann aufgezeigt werden, inwiefern die Planung und die Gestaltung sowohl verkehrliche Ziele, wie z.B. Sicherheit, als auch soziale Anliegen, wie z.B. Gemütlichkeit, garantieren.

Bewertung der Strassenraumgestaltung durch die lokale Bevölkerung (Semantisches Differential; Liebefeld, Köniz b. Bern; vgl. PERREZ 1997 1).(Planer sahen dies so vor!)



Trotz seiner Flexibilität wirkt der Platz für viele Quartierbewohner leer und kaum anregend. Die Betonelemente werden zum Verhindern des Parkierens und nicht als gemütliche Sitzgelegenheit wahrgenommen. Der Platz kann daher seiner erwünschten Funktion als Quartiertreffpunkt weniger nachkommen (Liebefeld, Köniz b. Bern).

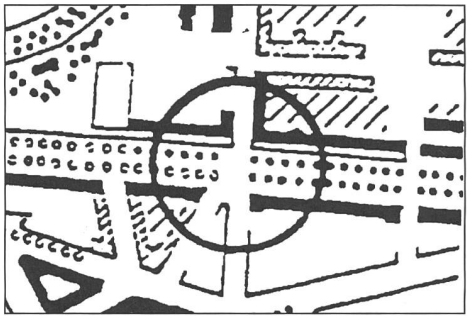
Viele Verkehrsplanungen überzeugen verkehrstechnisch, indem sie die Verstetigung und die Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern fördern. Geeignete Gestaltungsmittel sind bekannt. Gleichzeitig wird aber häufig die soziale Brauchbarkeit und die städtebauliche Qualität vernachlässigt. Ein geringes Nutzungspotential ist oft auf die mangelhafte Zweckmässigkeit der Detailgestaltungselemente zurückzuführen.

Seitenflächen werden häufig freigehalten, um eine flexible Nutzung zu ermöglichen. Die Vergrösserung der Fussgängerfläche verringert die Dominanz des motorisierten Verkehrs. Grosse, offene Flächen können aber gleichzeitig die alltägliche Nutzungsvielfalt einschränken. Die Identität beruht dementsprechend häufig stärker auf optischen und ästhetischen Eigenschaften als auf sozialen Bedürfnissen.

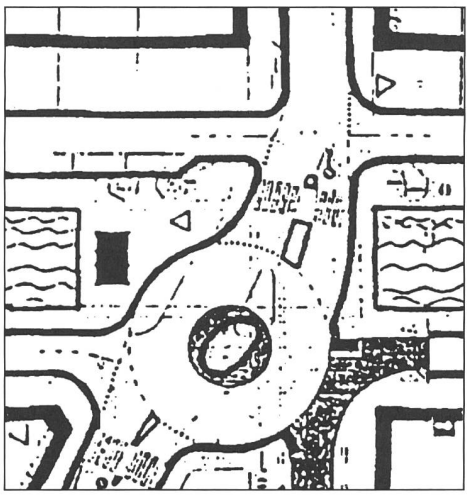
Die Brauchbarkeit öffentlicher Strassenräume basiert dementsprechend einerseits auf einem richtigen Verständnis der Nutzung und andererseits auf einer geeigneten ortsräumlichen Betrachtung. Die Ausstattungselemente und Details sind dabei von grundlegender Bedeutung.

Von der Verkehrsnorm zum Strassen-Raum-Projekt

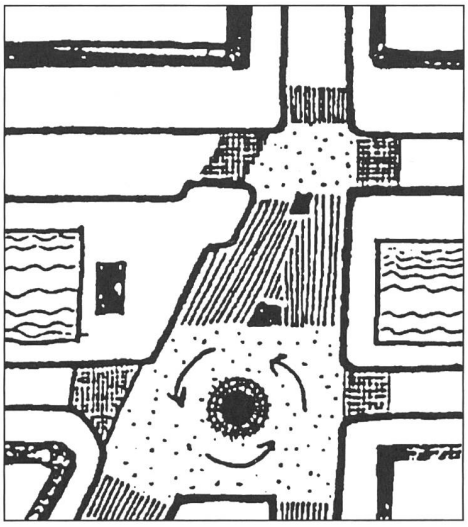
Angesichts vielfältiger Situationen im öffentlichen Raum geht es nicht darum ein Strassennetz zu standardisieren, demgegenüber jedoch ortspezifische Gestaltungen zu erarbeiten. Es geht nicht darum mit einer weiteren Norm der "angebotsorientierten Koexistenz" oder für "Strassen in geschützten Ortsbildern" repetierbare Typenlösungen vorzuschreiben, welche der Strassennorm folgen und z.B. mit Mittelstreifen, zu einer neuen, ortsbildfremden Standardisierung des Strassennetzes führen würde. Es geht vielmehr darum, vor Ort von Fall zu Fall Lösungsmöglichkeiten zu erarbeiten, welche einer Ortschaft, einer Situation bestmöglich entsprechen und damit den Strassenraum unterscheidbar und erlebbar machen.



Stadtraumstruktur: unerlässliche Gestaltungsgrundlage für die Strassenplanung (Kreis = Lage der illustrierten Kreuzung in Biel)



Gemäss angebotsorientierter Verkehrsnorm "gestaltetes" Kreiselprojekt in Biel.



Beispiel für eine mögliche integrale Strassenraumgestaltung in Biel.

Der Mittelstreifen soll die Überquerbarkeit verbessern. Die stark in die Tiefe wirkende, dominante Mittelachse führt zu einem Verlust der Raumeinheit im räumlich subtil gegliederten Ortsbild (Wabern b. Bern).

Mit diesem Ansatz der Planung des öffentlichen Raumes "in Projekten" kann meistens mit einfachen Mitteln, dem öffentlichen Raum eine neue, zusammenhängende Ambiance verliehen werden.

Ortsspezifische und integrierte Strassen-Raum-Projekte

Um von einer normativen Organisation des öffentlichen Raumes zu einer projektbezogenen Erarbeitung einer Lösung zu kommen, genügt es nicht, aufgrund der Lufthygiene neue Verkehrsempfehlungen herauszugeben (vgl. "Integrierte Verkersplanung...", in Strasse und Verkehr 7/97) oder im Strassenbau beliebig Wettbewerb einzuführen.

Um die lokalen Projekte zu konkretisieren bräuchte es vielmehr eine Vorgehensweise, welche eine integrierte, sozial- und stadträumliche Gestaltung des Strassennetzes als öffentlicher Raum erlaubt. Die Arbeitsmethode kann sich auf die bisher gemachten Erfahrungen (z.B. ESG 87, Le temps des rues 1990, Guide Suisse des Giratoires 1991, ESG 96, u.a.m.) stützen.

Bei der Planung und Gestaltung von Strassenräumen geht es u.a. vielmehr darum:

- die Qualität der Strassen- und Platzraumprojekte flächendeckend und kontinuierlich zu gewährleisten,
- die Interessen abzustimmen, indem man die Spielräume der verschiedenen Projektkomponenten auslotet, bis man für alle zur vorteilhaftesten Lösung gelangt,
- die verschiedenen Planungsmassstäbe zu integrieren und fehlende Teile im Strassenprojekt interdisziplinär zu erarbeiten,
- die kommunalen und kantonalen Stellen zu koordinieren (Verkehr, Gestaltqualität, Raumplanung, Beleuchtung, Bepflanzung, u.a.m.)
- mit der Federführung die Koordination zu gewährleisten, sowohl was die Verantwortung bezüglich der Spezialisten im Planungsprozess und der anderen Fachdisziplinen, wie die verschiedenen Benutzerkategorien als Ansprechpartner betrifft,
- Verfahren mit Vorauswahl durchzuführen und die Projekte mit einer unabhängigen interdisziplinären Fachgruppe zu begleiten,
- die Entwurfsmethoden anhand von Arbeitshilfen und mit einem Weiterbildungsprogramm zu vermitteln.

Die Aufgaben der Planung und Gestaltung von Strassen werden, wie viele aktuelle Beispiele zeigen, häufig mit zu wenig Sorgfalt lediglich als oberflächliches, ortsbildfremdes Strassenstyling, im Interesse der Verflüssigung des motorisierten Verkehrs umgesetzt. Die Komplexität der Gestaltung des Strassenraumes ist nicht zu unterschätzen, da diese nicht nur in optischer, städtebaulich-architektonischer, sozialer, symbolischer und funktioneller Hinsicht, sondern auch im Regionszusammenhang wirkt.

Mit einer integralen Strassenraumgestaltung kann die Verantwortung der Benutzer nicht nur in Richtung eines bestmöglichen "Arrangierens" zwischen den Verkehrsteilnehmern, sondern hinsichtlich der Identifikation und des Engagements für den Wohnort gefördert werden. Die Verbesserung des Verhaltens der Betroffenen wie auch des Wohlbefindens der Ortsbevölkerung aufgrund eines kohärenten, öffentlichen Strassenraumes, wird dabei Ziel jeglicher Gestaltung. ■

Literatur:

PERREZ Martin, 1997: Qualitative Kriterien der Strassenraumplanung unter besonderer Berücksichtigung gestalterischer, funktionaler und sozialer Kriterien. Geographisches Institut der Universität Bern: Bern. (Bezug: GIUB, Perrez, Hallerstr. 12, 3012 Bern)