

Espace des flux

6.1 Space of flows

Städtebau in einem dynamischen Kontext

Han van de Wetering

Einer der aktuell grössten planerischen Herausforderungen ist die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Obwohl die Themen im klassischen Städtebau integral betrachtet wurden, sind sie in der heutigen Planung meistens völlig voneinander getrennt. Verkehr ist in vielen Orten darum nicht mehr Träger sondern limitierender Faktor der Stadtentwicklung. Eine ortsorientierte Verkehrsplanung und ein netzorientierter Städtebau sind dringend gefragt.

Ortsdenken versus Bewegungen

Über Stadt und Mobilität wird heute zwar viel geredet, gute integrale Planungen sind dennoch rar. Gemäss dem niederländischen Geograph Luc Boelens bilden zwei Wahrnehmungen, die kaum miteinander verknüpft sind, das Hauptproblem. Es gibt einerseits das „Ortsdenken“. Hier geht es um die „Space of Places“. Diese behandelt die Geografie der Orte und wird von Architekten oder Gestaltern dominiert. Zentrale Themen sind Identität, klare bauliche Gesten und die Schaffung von Wahrzeichen. Insbesondere Aldo Rossi, mit seinem Klassiker „Architektur der Stadt“, hat als ETH-Pro-

fessor dieses „Ortsdenken“ unter Schweizer Architekten geprägt. Andererseits gibt es das „Bewegungen“. Hier geht es um die „Space of Flows“ (frei nach Castells) die dominiert wird von Verkehrsplanern oder Logistikern. Die Morphologie der Ströme steht hier im Vordergrund, mit eigenen Regeln und Typologien wie Netzen, Knotenpunkten oder Strassenhierarchien.

Diese zwei Denkart scheinen heute nicht kompatibel. Für die meisten Architekten und Gestalter sind Verkehrsströme unsichtbar, gleichzeitig betrachten viele Verkehrsplaner ein städtisches Umfeld nur als lästig. Allgegenwärtig ist die Tendenz, Verkehrsstrom und Stadtraum zu trennen. Die Verlegung einer der beiden in den Untergrund ist beliebt. Dies ist aber nicht immer die sinnvollste Lösung. Neben hohen Kosten führt dies oft zu Problemen bezüglich Sicherheit und Zugänglichkeit, zudem werden gerade die höchst interessanten Synergien zwischen Orten und Strömen ausgeblendet.

Bei städtebaulichen Aufgaben im Bereich von Verkehrsinfrastrukturen soll man sich darum mit der Verknüpfung beider Denkarten auseinandersetzen. Nachfolgend

werden als Anregung einige Ideen und Überlegungen zur ortsorientierten Verkehrsplanung und zum netzorientierten Stdttebau gezeigt. Es geht um die Frage, wie in einem städtischen Umfeld die Symbiose zwischen den „Space of Flows“ und „Space of Places“ aussieht. Der Fokus liegt auf den Massstab des Stadtraums, mit der „urbanen Hauptstrasse“ und der „Stadtautobahn“ als Fallbeispiele.

Fallbeispiel urbane Hauptstrasse

Eine wichtige aktuelle Planungsaufgabe ist die Hauptstrasse im urbanen Kontext. Dies ist oft eine historische Verbindung und bildet das Rückgrat der Quartiere. Neue Verkehrsanforderungen haben in letzter Zeit das Problem des Platzmangels jedoch verschärft. Es gibt neben dem Autoverkehr, mit dem grössten Platzbedarf, auch neue Anforderungen des öffentlichen Verkehrs (separate Spuren für einen störungsfreien Betrieb) und Veloverkehrs (breite, vom Autoverkehr getrennte Velowege). Die Verkehrsfunktion wird immer dominanter, Geh- und Aufenthaltsbereiche werden minimiert. Auch fördern der Auto- und Veloverkehr durch die mittleren Geschwindigkeiten ein lang-



Abbildung 1 Situation in Genua: Verkehr ist in vielen Orten nicht mehr Träger, sondern limitierender Faktor einer qualitativen Stadtentwicklung.

weiliges, monotones Stadtbild. Gleichzeitig wendet sich die Bebauung von der Strasse ab. Wegen dem Ortsdenken unter Architekten werden stdttebauliche Lösungen beim Umgang mit Verkehrsimmissionen kaum thematisiert. Obwohl jede Lärmschutzwand Zeuge einer stdttebaulichen Fehlplanung ist, sind sie heute, auch innerorts, salonfähig geworden. Es braucht darum ein neues urbanes Verständnis der Hauptstrasse als attraktive Lebensader der Stadt.



Abbildung 2 Cours de Mirabeau in Aix-en-Provence: Die Umgestaltung dieser Strasse wird unter Landschaftsarchitekten hoch gelobt, in den Fachzeitschriften wird das tägliche Verkehrschaos jedoch nie erwähnt. Die „Space of Flows“ wollen viele Gestalter gar nicht wahrhaben.



Abbildung 3 Güterstrasse, Basel: Für eine gut funktionierende Stadtstrasse braucht es möglichst viel Platz für Fussgänger. Der Velo-, Auto- und öffentliche Verkehr wird gemischt, mit einzelnen Abstellplätzen im Strassenraum wird der Bezug zwischen Verkehrsströmen und Nutzungen gestärkt.

Ortsorientierte Verkehrsplanung

Für eine ortsorientierte Verkehrsplanung ist bei urbanen Hauptstrassen der Fussverkehr als Basis des Strassenraumes zu betrachten. Für Publikumsnutzungen entlang Stadtstrassen sind Fussgänger die wichtigsten Konsumenten. Sie machen eine Stadtstrasse erst interessant, die tiefe Geschwindigkeit ermöglicht einen direkten Bezug mit den Nutzungen. Die Gehbereiche sind möglichst breit und bieten Platz für Fussverkehrsströme und Aufenthaltsbereiche. Wichtig sind auch viele gute Querungen.

Das Verkehrsregime und die Geschwindigkeiten der übrigen Verkehrsströme werden nicht einfach von der Position im Netz, sondern viel stärker vom städtebaulichen Kontext bestimmt. In engen, zentralen Stadträumen liegt der Fokus auf der Mischung von Verkehrsströmen, mit einer tieferen und einheitlicheren Geschwindigkeit von Auto-, Velo- und öffentlichen Verkehr (zum Beispiel Tempo 30). Eine tiefere Geschwindigkeit verbessert die Wahrnehmung und somit auch den Bezug zwischen Verkehrsströmen und Nutzungen. Mit einzelnen Abstellplätzen (Kurzzeitparkplätze, Veloabstellplätze) im Strassenraum wird dieser Bezug noch gestärkt.

Kreuzungen und Knoten werden als Stadträume betrachtet. Für kompakte Knotenlösungen ist das Linksabbiegen nur an ausgewählten Knoten möglich. Auch kurze Umlaufzeiten bei Lichtsignalen sind wichtig, damit die Wartezeit für Fussgänger kurz bleibt.

Netzorientierter Städtebau

Beim netzorientierten Städtebau liegt der Fokus auf der Schaffung von urbanen Stadträumen. Mit einer höheren Dichte in der ersten Bautiefe entlang Hauptstrassen entstehen mehr Möglichkeiten für Publikumsnutzungen und lärmunempfindlichen Nutzungen im Erdgeschoss. Die Synergien zwischen Nutzungen und Verkehrsströmen werden gestärkt.

Der Strassenraum ist für alle Verkehrsteilnehmer interessant. Für die Fussgänger ist ein abwechslungsreiches Erdgeschoss und damit eine kleinteilige Bebauungsstruktur wichtig. Velo- und Autofahrer orientieren sich wegen den mittleren Geschwindigkeiten auf den Masstab des Baublocks, entsprechend werden Kreuzungen und Querungsstellen akzentuiert. Wichtig sind diesbezüglich die Strassenecken als lokale Orientierungspunkte. Die Sichtlage wird verbessert, gleichzeitig entsteht mehr Platz

im Kreuzungsbereich. Besondere bauliche Wahrzeichen sind bewusst nur mit strategischen Orten, wie wichtigen Drehscheiben oder markanten räumlichen Übergängen, verknüpft.

Zur Entschärfung des Platzmangels sind auch städtebauliche Lösungen gefragt. So kann mit zurückversetzten Erdgeschossen mehr Platz für Fussgänger geschaffen werden, gleichzeitig entstehen wettergeschützte Vorbereiche zu den Geschäften.

Fallbeispiel Stadtautobahn

Eine andere aktuelle Planungsaufgabe sind die Autobahnen. Durch Siedlungserweiterungen liegen diese immer öfters innerhalb des Siedlungsgebiets. Die Immissionen und der wegen den hohen Geschwindigkeiten grosse Platzbedarf stehen eine hochwertige Siedlungsentwicklung im Weg. Konventionelle Stadtstrukturen sind nicht mit Hochleistungsbauwerken kompatibel. Wenn der Rückbau einer Autobahn nicht in Frage kommt, hat das Ausnutzen der Potentiale des Fernverkehrs und die Schaffung eines neuen, besonderen Stadtraumes „Stadtautobahn“ Priorität.

Ortsorientierte Verkehrsplanung

Die Stadtautobahn soll zur Adresse und Teil des städtischen Verkehrsnetzes werden. Dafür hat sie eine hohe Dichte an Anschlussstellen und ist mit Parallelstrassen für lokale und langsame Verkehrsströme gebündelt. Der Bezug zwischen Nutzungen und Verkehrsströmen wird so gestärkt. Es entsteht ein eigener, attraktiver Stadtraum. Zur Beschränkung der Lärmimmissionen und zur Verbesserung der Wahrnehmung der Stadt liegt die maximale Geschwindigkeit bei 60 bis 70 km/h. Auf Pannestreifen wird verzichtet. Wichtig ist eine vertikale Gliederung der schnellen und langsamen Ströme. Mit einer vertieften Lage der schnellen Ströme ist ein besserer und integrierter Lärmschutz

möglich, die Stadtautobahn ist räumlich weniger dominant. Mit einer erhöhten Lage wird die Stadt besser wahrnehmbar, die Autobahn bildet ein Wahrzeichen in der Stadt.

Netzorientierter Städtebau

Der Stadtraum „Stadtautobahn“ ist gleichzeitig eine wichtige Visitenkarte, die gute Sichtlage wird ausgenutzt. Für die erste Bautiefe gelten spezielle Werbe- und Lärmschutzvorschriften. Für eine bessere Wahrnehmung der Stadt bei höheren Geschwindigkeiten ist eine grössere Körnigkeit der Bebauung gefragt.



Abbildung 4 Neue Jonastrasse, Rapperswil-Jona: Mit der Urbanisierung des Stadtraumes wird die Interaktion zwischen Stadt und Strömen verbessert, der Lärmschutz ist städtebaulich integriert. Es entsteht ein attraktiver, urbaner und vielseitiger Stadtraum. (Quelle: Team Van de Wetering, mrs und ASP, Studienauftrag „Stadtraum Neue Jonastrasse“, 1. Rang ex-aequo)

Gleichzeitig wird die Bebauung am Massstab der Verkehrsinfrastruktur angepasst. Der Fokus liegt darum auf Grosstrukturen und Hochhäusern. Damit bietet der Stadtraum „Stadtautobahn“ Raum für spezifische, städtische Nutzungen mit grossem Platzbedarf und hoher Verkehrserzeugung, wie Sport- und Kulturstätten, Spitäler oder Einkaufszentren.

Da der Stadtraum „Stadtautobahn“ Teil des übergeordneten Verkehrsnetzes ist, gibt es auch Möglichkeiten für spezielle, komplementäre Nutzungen, die einen starken Bezug zum Fernverkehr haben und gleichzeitig einen Mehrwert für die Stadt bringen. So haben sich im Zürcher Kreis 5 dank der

Lage an der Autobahnzubringer zur A1 verschiedene Budgethotels angesiedelt, die statt in einem unattraktiven Umfeld an der Peripherie jetzt in einem lebendigen Quartier integriert sind.

Interaktion zwischen Orten und Strömen: viele Potentiale!

In der heutigen Gesellschaft sind nicht nur Orte, sondern auch Netze und Ströme wichtig. Im städtischen Kontext bieten die Synergien zwischen der „Space of Places“ und „Space of Flows“ viele Potentiale und ermöglichen kostengünstige Lösungen. Spezielle Lärmschutzvorschriften, neue Zonenkategorien oder auch differenziertere Innerortsgeschwindigkeiten (zum Beispiel Tempo 30 und Mischverkehr auf Hauptstrassen) sind dabei zu prüfen. Wegen der grossen Komplexität und hohen Hürden ist die integrale Bearbeitung von Stadt und Mobilität aber noch ein langer Prozess. Für die Zukunftsfähigkeit der Städte und Agglomerationen braucht es darum dringend neue Visionen, in denen die Interaktion zwischen Orten und Strömen im Mittelpunkt steht. □

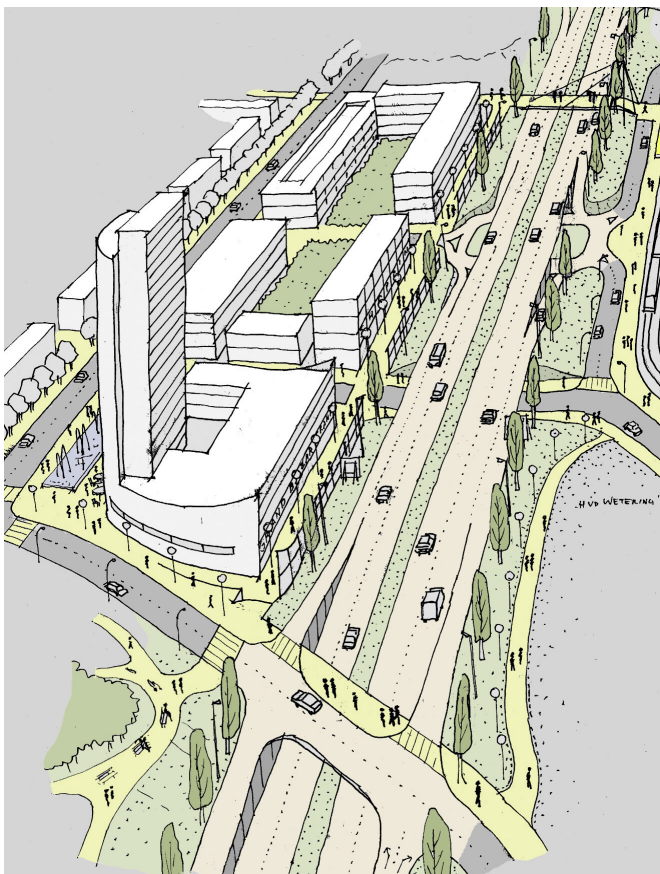


Abbildung 5 Autobahn A1, Lausanne: Mit einer hohen Dichte an Anschlüsse, parallelen Verbindungen, tieferen Geschwindigkeiten und einer klaren baulichen Fassung mit Grosstrukturen und Hochhäusern entsteht ein neuer, attraktiver Stadtraum.

Über den Autor

Han van de Wetering (Dipl. Ing. TU) ist Städtebauer und spezialisiert auf die integrale, dynamische, massstabsübergreifende Planung von Siedlung und Verkehr. Mit seinem 2007 gegründeten Entwurfsbüro «Van de Wetering Atelier für Städtebau» gewann er viele Wettbewerbe für Bahnhofsgebiete, Stadtstrassen und Autobahnkorridore. Er begleitet diverse komplexe Städtebau- und Verkehrsprojekte in verschiedenen europäischen Städten.



Abbildung 6 Die Strassenecke ist nicht nur ein lokaler Orientierungspunkt. Sie verbessert auch die Übersichtlichkeit, die Wegführung für Fussgänger und die Platzverhältnisse im Kreuzungsbereich. Dank der Sichtlage und höheren Fussgängerfrequenzen gibt es ausserdem gute Voraussetzungen für Publikumsnutzungen im Erdgeschoss.

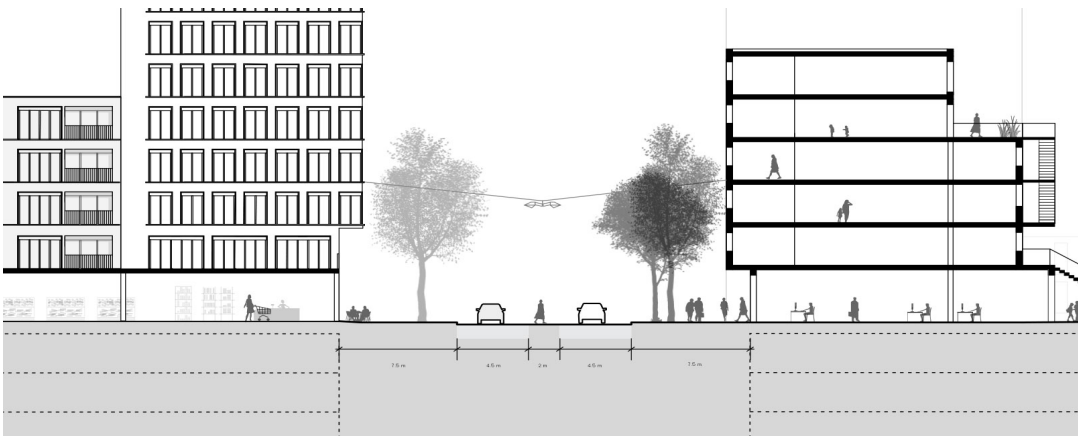


Abbildung 7 Landstrasse, Wettingen: Mit zurückversetzten Erdgeschossen gibt es mehr Platz für Fussgänger und es entstehen wettergeschützte Vorbereiche (Quelle: Team Metron, Van de Wetering, André Roth, Testplanung Zentrum Wettingen)

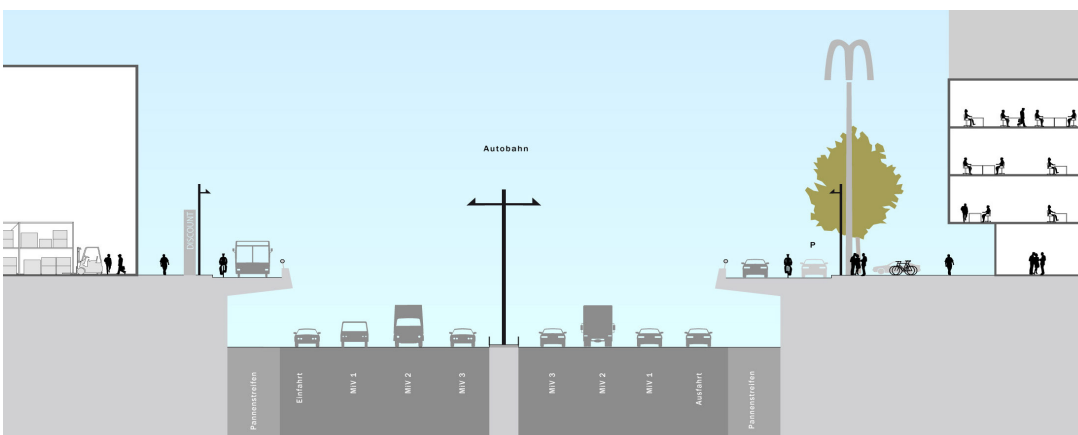


Abbildung 8 Autobahn A6, Bern-Wankdorf: Das System mit Parallelstrassen erlaubt einen direkten Bezug zwischen Autobahn und angrenzenden Nutzungen (Quelle: Team Van de Wetering, Gruner, Haag.Ja, Testplanung Raum Wankdorf – Bolligenstrasse)