

# Zurück zur Prachtstrasse: Entwurfsprinzipien für attraktive innerörtliche Hauptverkehrsachsen

Hauptstrassen im bebauten Gebiet sind viel mehr als nur Verkehrsräume. Mit präzisen integralen städtebaulichen und verkehrlichen Entwürfen werden sie wieder zu attraktiven Lebensadern und vollwertigen öffentlichen Freiräumen, auf denen nicht Probleme und Konflikte dominieren, sondern Qualitäten und Synergien entstehen.

Hauptstrassen werden heute hauptsächlich als Verkehrsräume betrachtet, die Funktion im Autoverkehrsnetz steht dabei im Vordergrund. Ausserorts mag dies zweckmässig sein, innerorts haben jedoch andere Verkehrsmittel oft eine grössere Bedeutung. Im dichten, städtischen Kontext befördern der Fuss-, Rad- und öffentliche Verkehr mehr Personen als der Autoverkehr und brauchen dafür massiv weniger Platz, was im Rahmen der Verdichtungsaufgabe eine gefragte Eigenschaft ist. Gleichzeitig haben Hauptstrassen im bebauten Gebiet auch wichtige ortsbauliche und gesellschaftliche Funktionen. Hauptstrassen sind prominente Adressen und häufig wichtige Wohn- und Arbeitsorte. Wegen der konzentrierten Frequenzen und der guten Sichtlage sind sie interessant für Publikumsnutzungen. Sie strukturieren die Zentralitäten und sichern so die Nahversorgung. Als Repräsentationsräume sind sie Identitätsträger und Visitenkarte der Gemeinden. Ebenfalls sind sie Träger des übergeordneten Freiraumgerüsts und bilden die Basis für die Orientierung und Wegfindung. Als räumliche Schnittstellen zwischen den Quartieren bilden die Hauptstrassen wichtige Quervernetzungsräume. Sie bieten zudem Platz für Veranstaltungen und sind Treffpunkte und Aufenthaltsorte. Auch gelten Lagen an Hauptstrassen wegen ihrer guten Erreichbarkeit als prioritäre Entwicklungsstandorte.

Bis Anfang des 20. Jahrhunderts wurden innerörtliche Hauptstrassen aufgrund dieser wichtigen ortsbaulichen und gesellschaftlichen Funktionen als Prachtstrassen konzipiert. Sie waren Lebensader und Rückgrat der Quartiere, sowohl in Städten als auch in Dörfern. Mit der einseitigen verkehrstechnischen Betrachtung gilt der Hauptstrassenraum im bebauten Kontext heute jedoch als Problem- und Unort. In der Gestaltung und Organisation des Strassenraums und in der Behandlung der angrenzenden Bebauung soll die Multifunktionalität darum wieder stärker zum Tragen kommen. Im Entwurf bedingt dies neue Prioritätensetzungen und eine integrale städtebauliche und verkehrliche Betrachtung. Dafür ist ein Umdenken in der Orts- und Verkehrsplanung unerlässlich.

## Priorität beim Gehbereich und Fussverkehr

Kernelement für ein gutes Zusammenwirken der städtebaulichen, gesellschaftlichen und multimodalen verkehrlichen Funktion im Hauptstrassenraum ist der Gehbereich.



VON  
**HAN VAN DE WETERING**  
Dipl. Ing. TU Städtebau,  
Van de Wetering Atelier für  
Städtebau GmbH, Zürich

Der Fussverkehr ist dazu als Basis des Strassenraums zu betrachten. Fussgänger machen eine Hauptstrasse erst interessant. Für Publikumsnutzungen entlang Hauptstrassen sind sie die wichtigsten Konsumenten. Der Fussverkehr ermöglicht, im Gegensatz zum Auto- und

Radverkehr, dank den tiefen Geschwindigkeiten einen direkten Bezug zu den Nutzungen und fördert eine vielseitige Bebauungs- und Nutzungsstruktur. Wichtig für die Wechselwirkung zwischen den Strassenseiten und den angrenzenden Quartieren ist eine gute Querbarkeit der Strasse. Kreuzungen sind dabei nicht als Verkehrsknoten, sondern als Quartier- und Nachbarschaftsplätze zu gestalten.

Der Gehbereich dient nicht nur dem Fussverkehr, sondern hat weitere Verkehrsfunktionen. Als Abstell-, Parkierungs- und Anlieferungsfläche ist er eine verkehrliche Multifunktionsfläche und für den Bezug zwischen Haus und Strasse von grosser Bedeutung. Für die klimagerechte Stadt und zur Betonung der Wichtigkeit bietet der Gehbereich zudem Platz für Bäume und Baumalleen. Der Gehbereich soll darum möglichst breit sein. Gemäss RAS 06 gilt als Grundsatz, dass für einen ausgeglichenen Stadtraum die beiden Gehbereiche (resp. die Bereiche zwischen Strassenrand und Haus) zusammen 60% des Strassenraumes ausmachen, der Verkehrsbereich (Fahrbahn, Busspur, Radstreifen usw.) nur 40%.

Dies fordert beim Entwurf des Strassenquerschnitts vielerorts eine neue Prioritätensetzung: Für innerörtliche Hauptstrassen sollen die Gehbereiche darum nicht wie heute zuletzt, sondern zuerst behandelt werden. Damit auch im engen Stadtraum breite Gehbereiche möglich sind, liegt für den Verkehrsbereich hier der Fokus auf einfachen, kompakten Lösungen. Grundprinzip ist die Mischung der Verkehrsströme mit einer tieferen, einheitlicheren Geschwindigkeit von Auto-, Rad- und öffentlichem Verkehr. Diesbezüglich ist es wichtig, dass Gestaltung und Verkehrsregime einer Hauptstrasse nicht einfach nur von der Funktion und Position im Verkehrsnetz, sondern stärker vom ortsbaulichen Kontext bestimmt werden.

## Einbezug der Vorzonen und Vorgärten

Damit innerörtliche Hauptstrassen zu vollwertigen Freiräumen werden, müssen sie aneigenbar sein. Der Gehbereich ist darum auch Treffpunkt und Aufenthaltsort. Die Möblierung, Materialisierung und Beleuchtung ist darauf abzustimmen. Eine be-



1 | Güterstrasse, Basel: Für eine gut funktionierende Stadtstrasse braucht es möglichst breite Gehbereiche. Der Velo-, Auto- und öffentliche Verkehr wird gemischt. Durch einzelne Abstellplätze im Strassenraum wird der Bezug zwischen Verkehrsströmen und Nutzungen gestärkt (Foto: vdw).

1 | Güterstrasse, Bâle: une route urbaine fonctionnant bien nécessite des zones de passage piéton les plus larges possibles. Mixité du trafic vélo, auto et public. Les différents espaces de stationnement dans l'espace routier renforcent la relation entre les flux du trafic et les utilisations (photo: vdw).

sonders grosse Bedeutung haben die (privaten) Vorzonen der Bauten, die in Betriebs- und Gestaltungskonzepten bisher nur selten integral mitgeplant werden. Die Vorzone ermöglicht die Adressierung, Repräsentation und den Zugang zu den Häusern und trägt somit zur Belebung und Aneignung des Strassenraums bei. Die Gestaltung ist dabei immer ein Zusammenspiel zwischen Platzverhältnis und Erdgeschossnutzung. Bei aktiven Erdgeschossen ist eine gute Einsicht und Zugänglichkeit erwünscht; hier ist die Vorzone als Eingangs-, Aufenthalts- und Nutzfläche (z.B. Terrasse oder Ausstellungsbereich) als integraler Bestandteil des Gehbereichs zu gestalten. Das Passantenaufkommen kann so genutzt werden. Bei Wohnnutzungen im Erdgeschoss ist die Einsicht nicht erwünscht. Hier braucht es einen Vorgarten als Sicht- und Lärmfilter. Der Vorgarten soll durch eine Einfriedung klar als privater Vorbereich erkennbar sein. Eine offene Gestaltung ermöglicht eine klare Adressierung, stärkt den Bezug zwischen Haus und Strasse und erhöht dadurch das Sicherheitsgefühl im Strassenraum. Um eine gute Filterwirkung zu erreichen und zur Ermöglichung eines grünen Charakters brauchen die Vorgärten jedoch ausreichend Platz (Mindestbreite von 3,5 m). Bei beschränkten Platzverhältnissen sind konventionelle Wohnformen im Erdgeschoss entlang Hauptstrassen darum nicht geeignet.

### Hauptstrassenhäuser: Spielräume durch Verdichtung

Diesbezüglich soll die Bebauungs- und Nutzungsstruktur auf die Möglichkeiten des Raumes und die Funktion der Strasse reagieren. So eignen sich Hauptstrassen, als zentrale, frequentierte, gut erreichbare, aber stark belastete Orte, grundsätzlich besser für aktive Erdschosse als für Wohnnutzungen im Erdgeschoss. Gewerbe- oder Publikumsnutzungen profitieren von der exponierten Lage und können gleichzeitig Immissionen gut absorbieren.

Neue Spielräume sind demnach nicht nur in kompakteren Verkehrslösungen oder in der Gestaltung des Freiraums zu suchen, sondern auch in einer Nutzungsänderung (Misch- statt Wohn-



2 | Landstrasse, Wettingen: Durch zurückversetzte Erdgeschosse entstehen grosszügige Gehbereiche. Sie bieten Platz für Bäume und Abstellplätze. Die wettergeschützten Vorbereiche zu den Geschäften fördern die Aneignung. Ein Mehrzweckstreifen vereinfacht die Strassenquerung (Quelle: Metron, Van de Wetering, Roth).

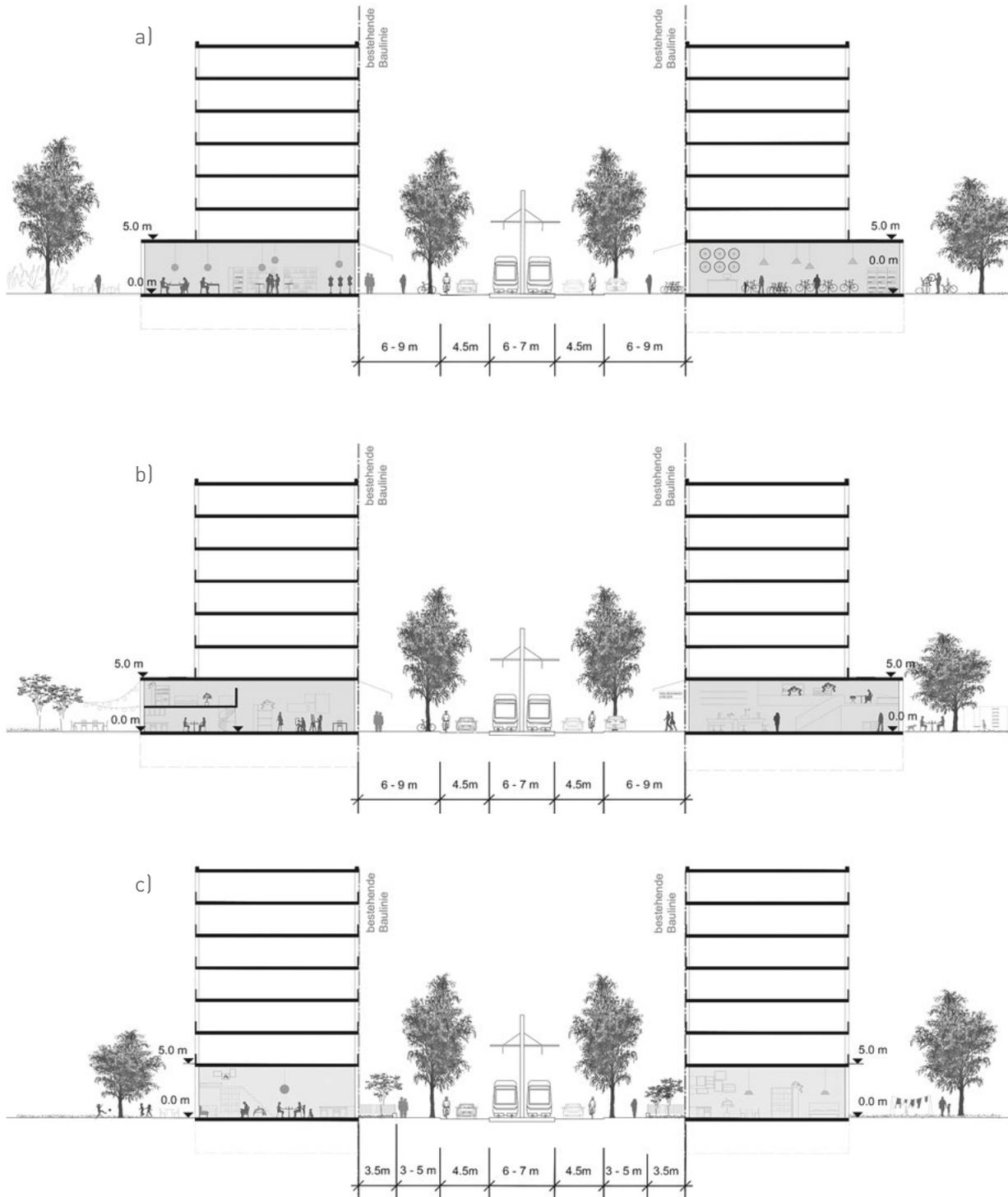
2 | Landstrasse, Wettingen: le retrait du niveau sol a permis des zones de passage piéton importantes. Elles offrent de la place pour des arbres et des places de stationnement. Les zones avant, protégées contre les intempéries, permettant l'accès aux commerces favorisent l'appropriation. Une bande polyvalente simplifie la traversée de la route.

zone) oder einer ortsbaulichen Umstrukturierung der ersten Bautiefe (breiterer Strassenraum durch zurückversetzte Pflichtbaulinien). Die Aufwertung von Hauptstrassen ist entsprechend eine wichtige städtebauliche Aufgabe. Interessant erscheint die Schaffung von Verhandlungsspielräumen auf privaten Parzellen durch eine gezielte Verdichtung der ersten Bautiefe der Hauptstrassen. So können Verdichtungsmehrwerte für eine ortsbauliche Transformation und für Qualitäten im Strassenraum eingesetzt werden. Durch gezielte Anforderungen zur Ausgestaltung und Nutzung des Erdgeschosses, zur Adressierung, Parkierung, Ausbildung der Vorzonen und Fassadengestaltung entstehen passende Hauptstrassenhäuser.

Eine starke Verdichtung der ersten Bautiefe mit höheren Häusern fördert nicht nur eine Investition in diese schwierigen, aber wichtigen Stadträume, sondern betont auch die Wichtigkeit des Raumes, verbessert die Massstäblichkeit des oft überbreiten Stadtraums und schützt die rückwärtig gelegenen Quartiere vor Lärm. Die konzentrierte Dichte begünstigt wiederum die Voraussetzungen für ein aktives Erdgeschoss. Da Ortsentwicklungen längere Prozesse darstellen, sind sowohl der Bestand als auch längerfristige Anforderungen beim Strassenraumentwurf zu berücksichtigen. Je nach Stärke der festgelegten Verdichtung und spezifischen Reglementierungen (z.B. vereinfachte Werbevorschriften) kann der Prozess beschleunigt werden.

### Hauptstrasse der Zukunft

Die Entwicklung von kompakten, nachhaltigen, attraktiven Städten und Dörfern bedingt eine integrale Bearbeitung von Städtebau und Mobilität und insbesondere ein neues Verständnis des Freiraums Hauptstrasse. Aufgrund der hohen Komplexität braucht es dafür eine enge konstruktive Zusammenarbeit zwischen Stadt- und Verkehrsplanung. Präzise, integrale, massstabsübergreifende und zukunftsfähige Entwürfe sind dabei gefragt. Nur so kommen die Synergien zwischen Bebauung und Verkehrsströmen zur Geltung und werden innerörtliche Hauptstrassen wieder zu Prachtstrassen.



3 | a) bis c): Stadtboulevard, Dietikon: durch die konzentrierte Verdichtung der ersten Bautiefe entstehen auf der privaten Parzelle neue Spielräume für eine attraktive Hauptverkehrsachse. Die private Vorzone wird Teil des Strassenraums, und es entstehen Hauptstrassenhäuser mit speziellen Gewerbe-, Misch- und Wohntypologien im Erdgeschoss (Bild: vdw).

3 | a) à c): Stadtboulevard, Dietikon: le compactage concentré de la première profondeur de construction crée sur la parcelle privée de nouvelles possibilités pour un axe de trafic principal attrayant. La pré-zone privée fera partie de l'espace routier et donnera naissance à des bâtiments le long des routes principales avec des typologies spéciales industrielles, mixtes et d'habitation au rez-de-chaussée (photo: vdw).

Les routes principales (RP) dans les zones bâties sont bien plus que des espaces de trafic. Avec des conceptions précises et intégrées d'urbanisme et de trafic, elles redeviennent des artères de vie attractives et

des espaces libres publics de qualité qui ne sont pas dominés par les problèmes et les conflits mais des endroits où naissent des éléments de qualité et des synergies.