

Forschungsprojekt «Städtebauliche Entwicklung entlang der Hauptstrassen»

Executive Summary

Die stetige Zunahme des Verkehrs und der Ausbau seiner Infrastrukturen hat viele Strassen stark geprägt und vielerorts zu unwirtlichen Stadträumen mit fehlender Aufenthaltsqualität geführt. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts zeigen Wege auf, wie die Herausforderungen von Klimaanpassung, Mobilität, Lärm und Stadtstruktur gemeistert und die Strassen wieder zu qualitätsvollen öffentlichen Räumen werden können.

Dörfer und Städte haben sich entlang von Strassen entwickelt. Diese prägen als öffentliche Räume unsere Orts- und Stadtbilder, ihre städtebauliche Gestalt ist entscheidend für die Atmosphäre und Lebensqualität im Ort.

Untersuchungen zwölf Strassenräume

Das Institut Urban Landscape der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften ZHAW hat im Forschungsprojekt zwölf Strassenräume in Städten und Agglomerationsgemeinden untersucht, die eine höhere Verkehrsbelastung aufweisen. Die Auswahl repräsentiert gewöhnliche Strassenräume, die stellvertretend für zahlreiche Beispiele in der Schweiz stehen. Die Arbeit dokumentiert, beschreibt und bewertet die angrenzenden Quartier- und Baustrukturen, die öffentlichen Räume, die Dimensionen und Proportionen, die Grünräume, die Mobilität und die Erschliessung, die Wohn- und Arbeitsstandorte.

Neue Ansätze aus drei ausgewerteten Entwurfsstudios

In drei Entwurfsstudios des Masterstudiengangs in Architektur haben die Studierenden in Bülach, Winterthur und Zürich Strassen analysiert und städtebauliche Projekte erarbeitet. In ihren Analysen haben sie unter anderem aufgezeigt, wie die Strassenräume unterschiedlich wahrgenommen werden, abhängig vom Bewegungsmittel und der Geschwindigkeit. Sie zeigen in ihren Entwürfen wie die Strassenräume besser mit der Quartierstruktur vernetzt werden können, wie sie Anpassung an das Klima leisten und die öffentlichen Räume gestärkt werden können. Die Ergebnisse aus den Entwurfsstudios wurden im Forschungsteam ausgewertet.

Erkenntnisse, Folgerung und Empfehlungen:

Ausgehend von den Ergebnissen der Strassenanalysen, der Entwurfsstudios und aktuellen Studien und Projekten wurden gemeinsam mit den Projektpartner:innen und dem Begleitgremium Qualitätsmerkmale für die Entwicklung an den Strassen und Vorschläge für einen angepassten Planungsprozess erarbeitet. Die wichtigsten Erkenntnisse, Folgerungen und Empfehlungen werden hier zusammengefasst:

Öffentliche Räume

Der Fokus der Strassenraumgestaltung lag jahrzehntelang auf einer möglichst effizienten Organisation des motorisierten Individualverkehrs. Strassenräume sind jedoch mehr als Verkehrsinfrastrukturen, sie sind übergeordnet wichtige öffentliche Räume. Sie sind in der Planung gleichermassen als Aufenthalts-, Verkehrs- und Begegnungsräume zu gestalten. Mit der neuen Aufteilung des Stadtraums können sie zusammen mit bestehenden Grünräumen einen Beitrag zu einer ökologischen und klimaangepassten Entwicklung leisten. Die Vorbereiche und Erdgeschosse prägen die Stadträume sehr stark; deshalb sind die Nutzungen und Gestaltungen dieser Bereiche in Zusammenarbeit mit den privaten Eigentümer:innen, zu planen.

Stadt- und Quartierstruktur

Freiraum- und Bebauungsstrukturen bilden entlang von Ortsdurchfahrten und Stadtachsen unterschiedliche räumliche Abschnitte. Das Denken und Handeln in räumlichen Szenen ermöglicht eine stärkere Verbindung der Strassenräume mit den Freiraum- und Bebauungsstrukturen und der Quartiersinfrastruktur. Kreuzungspunkte, an denen oft auch die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs liegen, sind wichtige Ausgangspunkte für die Orientierung in den Quartieren. Sie können als Treffpunkte für den informellen Austausch unter den Quartierbewohner:innen sowie als Orte für den Alltagsbedarf ausgerichtet werden. Ausgehend von den Stadtachsen und Ortsdurchfahrten sind die Wegverbindungen zu den sozialräumlichen Infrastrukturen wie Schul- und Sportanlagen, Begegnungsorten und in Erholungsgebiete räumlich und funktional zu verbessern.

Freiraumstruktur und Ökologie

Für die Struktur und Identität der Strassenräume sind insbesondere die Freiräume wie Vorzonen, Zwischenbereiche, Gärten, Grünzüge wichtig. Wenn wir die privaten und öffentlichen Freiräume zusammen denken, erhalten wir einen lebenswerten Stadtraum, in dem sich unterschiedliche Angebote und Aktivitäten ausbreiten können. Strassenräume können mit dem Prinzip der Schwammstadt und der Berücksichtigung von Kaltluftströmen einen wichtigen Beitrag zur Klimaanpassung leisten. Dadurch werden vielfältigere Formen und mehr sickerungsfähige Oberflächen realisiert, was gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten verbessert.

Bebauungsstruktur

Entlang von Stadtachsen und Ortsdurchfahrten finden sich historische Dorfkerne und identitätsstiftende Bebauungsstrukturen, die gezielter in die Entwicklung miteinbezogen werden müssen. Historische Gebäude stehen teilweise nicht parallel zur Strasse, ragen über Baulinien in den Strassenraum hinein oder lassen durch offene Bebauung und grosszügige Freiräume überraschende Sichtbeziehungen zu. Dadurch entstehen spezifische Raumerlebnisse und Nachbarschaften. Die Bau- und Freiraumstrukturen in der ersten und zweiten Reihe prägen den Charakter der Strassenräume. Bei der Planung und Transformation von Strassen sind diese und die Verbindung in die Quartiere miteinzubeziehen. Da die Grundstücke entlang der Ortsdurchfahrten in der Regel über eine gute Erschliessungsqualität verfügen, sollen diese intensiver genutzt werden können. Die städtebauliche Transformation muss auf dem Bestand aufbauen, die ortsprägenden Grünstrukturen, Freiräume und Bauten sind in die Entwürfe und Projekte einzubeziehen.

Mobilität und Stadtraum

ÖV-Angebote, Fuss- und Veloverbindungen sind zu verbessern, um einen ausgeglichenen Modalsplit zu erhalten und lebenswerte Orts- und Stadträume zu etablieren. Um den Strassenraum als öffentlichen Raum aufzuwerten, müssen die Stadtachsen und Ortsdurchfahrten mit breiteren Fusswegen, Velowegen und Begegnungsorten und attraktiven ÖV-Haltestellen gestaltet werden. Mit dem Ausbau von öffentlichen Räumen, Fuss- und Fahrradwegen und der Sicherung der alltäglichen Quartiersversorgung, von Nutzungsmischungen, sozialen Treffpunkten und Freizeitangeboten kann ein Quartier der kurzen Wege entstehen und der motorisierte Individualverkehr reduziert werden. Parkplätze benötigen sowohl auf öffentlichem wie auf privatem Grund viel Raum und Ressourcen. Über eine koordinierte und laufend aktualisierte Parkplatzplanung und -bewirtschaftung sowie Mobilitätskonzepte können Parkflächen reduziert und effizienter genutzt werden.

Lärm und Klangraum

Der Lärmschutz soll prioritär an der Quelle mit Temporeduktion, leiseren Fahrzeugen/Motorrädern, lärmarmen Belägen und Reifen und der Reduktion von unnötigem Lärm eingefordert und umgesetzt werden. Diese Massnahmen können kombiniert werden und ermöglichen gleichzeitig eine

vielseitigere Nutzung entlang der Strassen. Der Fokus der Diskussion sollte sich nicht nur auf die Lärmproblematik fokussieren, sondern vielmehr den Umgang mit Klang einbeziehen. Mithilfe von Klangraumgestaltung und Geräuschkulissen kann das Thema gesamtheitlicher betrachtet werden, als dies zurzeit der Fall ist. Verkehrslärm und andere Geräusche werden hierbei miteinander in Verbindung gesetzt.

Wohnangebot und Wohnumfeld

An Stadtachsen und Ortsdurchfahrten findet sich vielfach noch kostengünstiger Wohnraum, der oft von Lärm- und Schadstoffbelastung betroffen ist und ein qualitativ mangelhaftes Wohnumfeld aufweist. Bei solchen Liegenschaften wird häufig nicht genügend in die Freiraumgestaltung investiert und Unterhaltarbeiten werden minimiert. Mit einer angepassten Planung kann eine bessere Einbindung und Gestaltung des Wohnumfelds erreicht werden. Die angestrebte Innenentwicklung beschleunigt die Tendenz zu Ersatzneubauten und eine entsprechend teurere Bauweise. Um die Verdrängung zu reduzieren und trotz des hohen Erneuerungsdrucks den kostengünstigen Wohnraum an zentralen Lagen zu erhalten, bedarf es angepasster rechtlicher Vorgaben und Planungsprozesse für einen verstärkten Umgang mit dem Bestand. Um eine sozialverträgliche Stadtentwicklung zu ermöglichen, sind Massnahmen wie eine aktive Bodenpolitik, die Festlegung von Kostenmietenanteilen und Erhaltungssatzungen umzusetzen.

Planung neu ausrichten

Damit die Planung auf die oben genannten Ziele ausgerichtet werden kann, sind die Themen des Strassen- und Verkehrsbaus mit der stadträumlichen und baulichen Entwicklung entlang der örtlich wichtigsten Strassen in einem Strukturplan zu koordinieren. Öffentlichkeitsrelevante Rahmenbedingungen sollen in der Nutzungsplanung mit Strassenentwicklungszonen grundeigentümergebunden festgelegt werden.

Um eine Umsetzung der oben genannten Themen zu verbessern, sind eine verstärkte Zusammenarbeit und aktuelle Informationsplattformen mit den unterschiedlichen Akteur:innen (Gemeinden, Kantone, Fachstellen, Grundeigentümer:innen, Interessengemeinschaften, Planer:innen) notwendig. Insbesondere die Gemeinden müssen sich dezidiert und langfristig für die Qualität der Ortsentwicklung und die Umsetzung der Inhalte aus den Strukturplänen (und den damit zusammenhängenden Ortsentwicklungszielen und ihren Qualitäten) einsetzen und die Verantwortung übernehmen.

Publikation Städtebau beginnt an der Strasse

Die Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt wurden 2024 mit der Publikation Städtebau beginnt an der Strasse einem breiten Publikum zugänglich gemacht. Städtebau beginnt an der Strasse zeigt Strategien und Planungsprozesse auf, wie der Bezug der Strassenräume zur Quartierstruktur und die Herausforderungen von Klimaanpassung und stadterträglicher Mobilität integral gedacht und Strassen wieder zu qualitätsvollen öffentlichen Räumen werden können. Zudem werden die Inhalte des Forschungsprojekts in Vorträgen und Vorlesungen verbreitet.

Forschungsteam:

Peter Jenni (Projektleitung), Regula Iseli, Andreas Jud, Monika Mörikofer, Ruedi Häfliger, Lukas Somm, Institut Urban Landscape, Departement Architektur, Gestaltung und Bauingenieurwesen ZHAW



Architektur, Gestaltung
und Bauingenieurwesen

Institut Urban Landscape

Projektpartner:

Bundesamt für Raumentwicklung, Bundesamt für Wohnungswesen, Bundesamt für Kultur, Amt für Städtebau Zürich, Amt für Städtebau Winterthur, Paul Schiller Stiftung

Mitfinanzierung Buchpublikation:

Bundesamt für Umwelt BAFU, Schweizerischer Städteverband, Bund Schweizer Architekten BSA