GESTALTUNG DES STRASSENRAUMS

Forschungsstelle:	RAPP AG Ingenieure + Planer 4018 Basel, Hochstrasse 100
Bearbeitung:	D. Traub, dipl. Ing. ETH, Arlesheim C.P. Blumer, Arch. BSA SIA, Therwil
Fotos:	H. Watzl, D. Traub, C.P. Blumer Tiefbauamt Baselland, R. Keller
Begleitende Kommission:	Subkommission 173/6 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute VSS: E. Lafranchi (Präsident), M. Bächtold, W. Brenneisen, P. Bürkel, St. Frey, J. Keresztes

31. Dezember 1990

Inhalt

Zusammenfassung

1.	**Auftrag**	**1**
2.	**Einleitung**	**2**
2.1	Grundsätzliche Ueberlegungen	2
2.2	Historischer Abriss	4
3.	**Begriffe und Definitionen**	**6**
3.1	Gestaltung	6
3.2	Raum	9
3.3	Strasse	12
4.	**Gliederung der Thematik**	**15**
4.1	Systematik der Strasse	15
4.1.1	Strassenhierarchie	15
4.1.2	Strassenfunktion	17
4.1.3	Strassenlage	19
4.1.4	Verkehrsmittel	21
4.2	Anforderungen der Benützer	22
4.3	Gestaltungselemente	24
4.3.1	Elemente im engeren Strassenbereich	26
4.3.2	Elemente im weiteren Strassenbereich	27
5.	**Empfehlungen zum Vorgehen**	**29**
5.1	Allgemeine Hinweise	29
5.2	Schulung und Ausbildung	31
5.3	Anreize und Arbeitshilfen	32
6.	**Gestaltungshinweise**	**34**
6.1	Grundprinzipien	34
6.2	Bepflanzung	36
6.3	Beschilderung	41
6.4	Beleuchtung	43
6.5	Möblierung	44
7.	**Schlussfolgerungen**	**45**
8.	**Weiteres Vorgehen**	**47**

Literaturverzeichnis

Zusammenfassung

Jeder Bau oder Umbau einer Strasse verändert das Aussehen des von ihr geprägten Raums nachhaltig. Die für den Strassenbau Zuständigen sind verantwortlich für das Gesicht, das der neue Strassenraum annimmt. Dieses Gesicht muss bewusst gestaltet werden und darf nicht einfach als Produkt einiger technischer Anordnungen weitgehend dem Zufall überlassen werden.

Im vorliegenden Bericht werden die Begriffe *Gestaltung, Raum* und *Strasse* durchleuchtet und gezeigt, in welch mannigfaltigen Formen und Ausprägungen uns Strassen begegnen und wie überaus gross die Zahl der Einzelelemente ist, die zusammen das Gesicht eines Strassenraums ergeben.

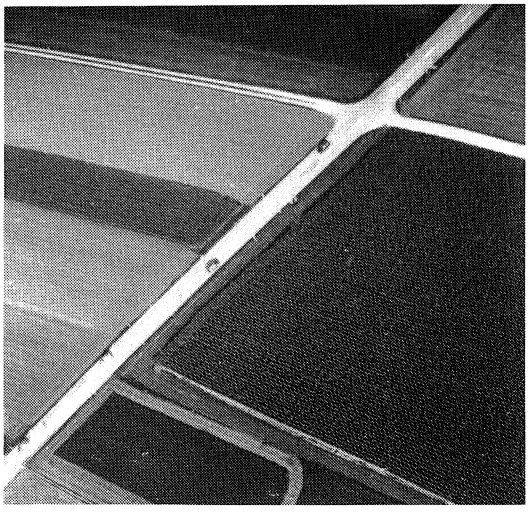
Wenn auch wesentliche Voraussetzungen, die zu einer ansprechenden Gestaltung führen, nicht normierbar sind und es kein simples Rezept gibt, das die Erreichung dieses Ziels garantiert, so können doch deutliche Verbesserungen erreicht werden.

Dazu muss in erster Linie das *Bewusstsein* über die Wichtigkeit der gestalterischen Aspekte beim Bau einer Strasse verstärkt werden, und zwar sowohl bei den Fachleuten als auch bei der allgemeinen Bevölkerung. Ferner ist durch gezielte Schulung des Auges die *Sensibilität* und damit die Urteilskraft und Sachkompetenz der Fachleute in gestalterischen Fragen zu erhöhen. Und schliesslich sollte die *Kreativität* - einer der Hauptschlüssel für bessere Lösungen - vermehrt trainiert und gefördert werden, auch wenn dies nicht eben leicht zu bewerkstelligen ist.

Diese drei Hauptanliegen sprechen naturgemäss vor allem die Ausbildungsstätten an, können aber auch durch weitere Anstrengungen, wie etwa Wettbewerbe, Auszeichnungen, Vorträge und Publikationen, wirksam unterstützt werden.

Gestalterische Ueberlegungen gehören unverzichtbar zu einem ganzheitlichen, interdisziplinären Denken, das in unserer Zeit jeden Strassenbau von der ersten Planungsidee über die Projektierung und Ausführung bis zum Unterhalt und zur Erneuerung begleiten muss.

Einige konkrete Hinweise auf generelle Prinzipien einer guten Gestaltung und Empfehlungen zu den wichtigen Bereichen Bepflanzung, Beschilderung, Beleuchtung und Möblierung sollen hilfreiche Denkanstösse vermitteln und die Auffassung der Berichtverfasser verdeutlichen.



1. Auftrag

Die Normen über die Gestaltung und Ausführung von Bepflanzungen der Strassen, SN 640 660 bis 640 669, stammen aus den Jahren 1966 bis 1973. Sie sind revisionsbedürftig, haben doch die Erkenntnisse über ökologische Zusammenhänge in den letzten Jahren zu stark veränderten Auffassungen geführt. Aus diesem Grund hat sich die Fachkommission 173 "Projektierung" der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) dieser Problematik angenommen und im Jahr 1986 eine Subkommission 173/6 mit der Ueberarbeitung der Bepflanzungsnormen betraut.

Die vertieften Diskussionen in der Subkommission haben bald einmal zur Frage geführt, ob die Bepflanzung an Strassen nicht in einen grösseren Zusammenhang gestellt werden sollte. In einer Zeit starker Sensibilisierung und Bewusstseinsschärfung bezüglich Umweltprobleme, Umweltzerstörung, Umweltgestaltung liegt es nahe, die Bepflanzung als einen Teil der Gestaltung des Strassenraums zu verstehen.

Aus diesen Ueberlegungen schlug die Subkommission Ende 1986 vor, zunächst durch einen Forschungsauftrag die verschiedenen Aspekte der Strassenraumgestaltung innerhalb und ausserhalb bebauter Gebiete umfassend zusammenzutragen und ihre Zusammenhänge aufzuzeigen. Die VSS-Fachkommission 173 stimmte diesem Vorschlag zu, und 1987 konnte das entsprechende Kreditbegehren eingereicht werden.

Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden, musste das Vorhaben mit anderen Forschungsgesuchen, die gewisse ähnliche Aspekte aufwiesen, abgestimmt und koordiniert werden und wurde darauf Ende 1988 bewilligt.

V. van Gogh: die Pflästerer

2. Einleitung

2.1 Grundsätzliche Ueberlegungen

Jede Neuanlage oder grössere Umgestaltung einer Strasse bedeutet einen Eingriff in eine vorhandene Situation. Der Bau einer Strasse verändert das Gesicht der Landschaft oder Siedlung, und in der Regel empfinden wir die Veränderung als Einbusse und Verschlechterung, abgesehen vielleicht von gelegentlicher Faszination über ein besonders kühnes und gelungenes technisches Bauwerk. Die neue Strasse hinterlässt eine Wunde, die im Laufe der Zeit teilweise vernarbt, an den Wundrändern "wächst Gras drüber", wir gewöhnen uns an das neue Gesicht mit der Narbe.

Woran liegt es denn, dass wir die eine Strassenanlage in ihrem ganzen Umfeld eher als gelungen und schön, die andere eher als unbefriedigend oder gar hässlich empfinden? Dass wir uns in einem Strassenraum gerne aufhalten, den andern dagegen möglichst meiden? Und dies, obwohl beide nach allen Regeln der Kunst und unter Beachtung aller einschlägigen technischen Normen erstellt worden sind?

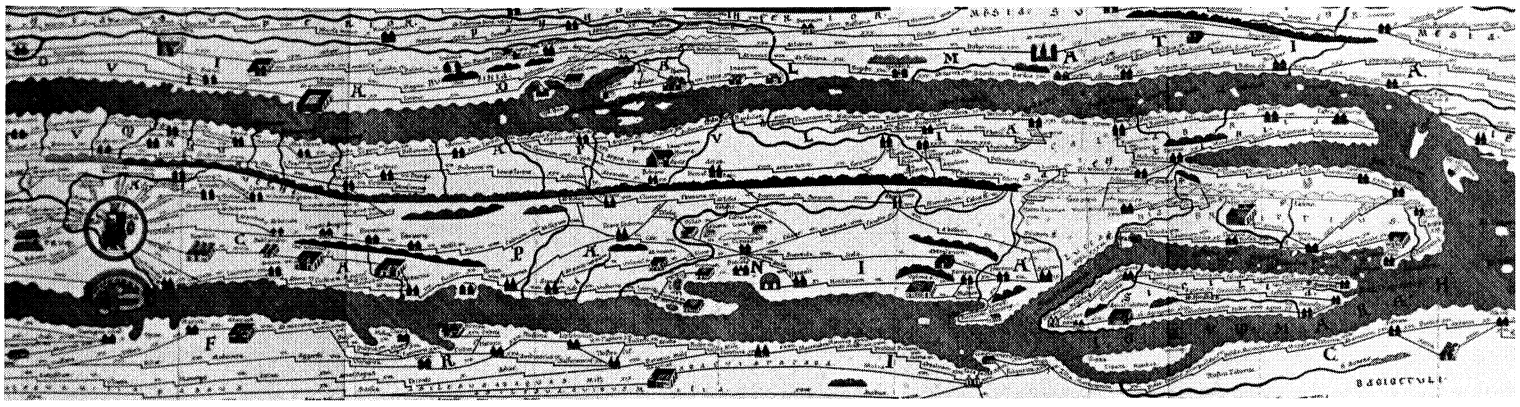
Ganz offensichtlich: Das Einhalten der Regeln der Baukunst und der technischen Normen stellt sicher, dass das Bauwerk den funktionellen Ansprüchen genügt, kann aber nicht garantieren, dass auch die ästhetischen, gestalterischen Anforderungen optimal erfüllt werden. Diese aber sind für die Ausstrahlung und Ambiance eines Strassenraums und das davon beeinflusste Wohlbefinden der Menschen in diesem Raum von grosser, wenn auch schwer messbarer, Bedeutung.

Die Ambiance der Strasse wirkt aber nicht nur auf das Wohlbefinden, sondern sehr direkt auch auf das Verhalten der Benützer. Die Lust, eine Strasse als Fussgänger zu benützen, vielleicht mit einem Bekannten zu plaudern, auf der Strasse Velo zu fahren oder gar zu spielen, hängt ganz augenfällig auch stark von der Ausstrahlung des Strassenraums ab. Und genau so beeinflusst diese Atmosphäre unbewusst und automatisch auch das Fahrverhalten und die Fahrweise der Autofahrer; ein Zusammenhang, den man sich beispielsweise bei den Massnahmen zur Verkehrsberuhigung sehr stark zu Nutzen macht.

Wie aber kann nun erreicht werden, dass beim Bau einer Strasse nicht nur die technischen Erfordernisse der Strasse, sondern auch die gestalterischen Aspekte des gesamten Strassenraums optimal berücksichtigt werden? Der vorliegende Bericht versucht, diese Fragen zu beantworten.

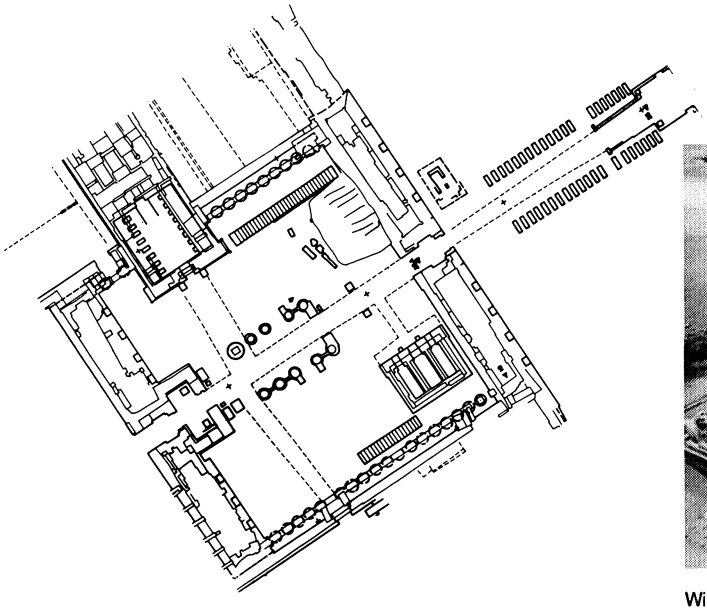
2.2 Historischer Abriss

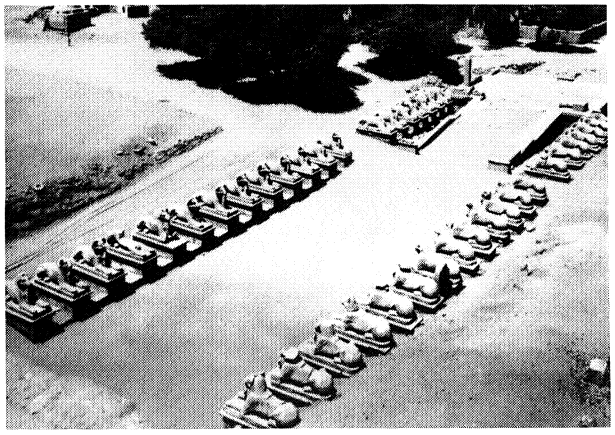
Strassen wurden bereits in frühgeschichtlichen Zeiten angelegt; mit der Erfindung des Rads ist es notwendig geworden, die Saum- und Karawanenwege so herzurichten, dass das neue Transportmittel - der Wagen - darauf verkehren konnte.



Ausschnitt aus der römischen Strassenkarte, 4. Jh. n. Chr.

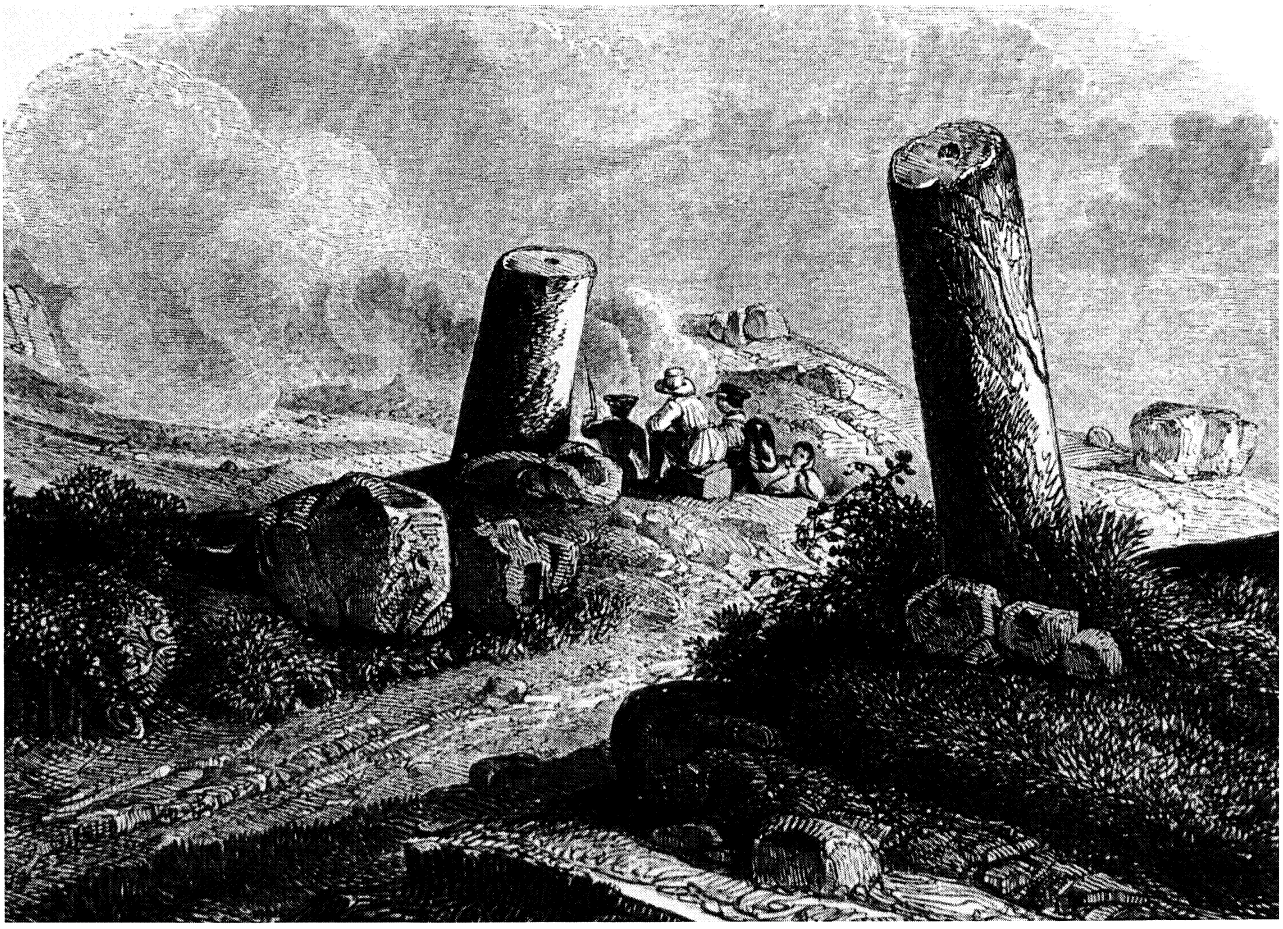
Schon damals wurden aber bestimmte Strassen durch besondere Gestaltung ausgezeichnet: Hauptstrassen der Weltstädte alter Reiche waren von prächtigen Bauwerken und Statuen gesäumt, Tempel und Grabmäler durch Prunkstrassen erschlossen, mit Skulpturen und Pflanzungen verziert.





Widderallee vor dem Amuntempel von Karnak, Aegypten

An Kreuzungen städtischer Hauptstrassen standen die wichtigsten Bauwerke der Polis: Tempel, Palast, Markthalle usw. Die Bedeutung der Strassen und Plätze im öffentlichen Leben (Prozession, Parade, Rechtsprechung, Volksfest, Markt, politische Demonstration, sportliche Veranstaltung, Flohmarkt usw.) war damals mindestens so ausgeprägt als heute.



Ueberreste römischer Säulen auf dem Julierpass

Auch Ueberlandstrassen erhielten ihrer Bedeutung gemäss eine besondere Beachtung. Sie wurden nicht nur mit dem Namen des Erbauers oder Herrschers versehen, sondern erhielten an markanten Orten durch kultische oder politische Monumente eine Auszeichnung, die zur Ehre der Götter oder der Mächtigen eine Abwechslung in die oft mühevolle Reise brachte. Pilgerstrassen durchzogen ganze Kontinente, von Heiligtum zu Heiligtum gesäumt durch entsprechende Monumente.

Wohlbekannt sind auch die kilometerlangen Alleen, welche die Könige Frankreichs vor allem im Süden des Landes anlegen liessen, um die Bewegungen ihrer Armeen vor der Hitze des Tages zu schützen. Die aus militärischen Ueberlegungen erfolgte Anpflanzung ist heute ein kaum mehr wegzudenkendes landschaftsgestalterisches Element und erlebt vielerorts eine aus friedlicheren Gründen erwogene Renaissance.

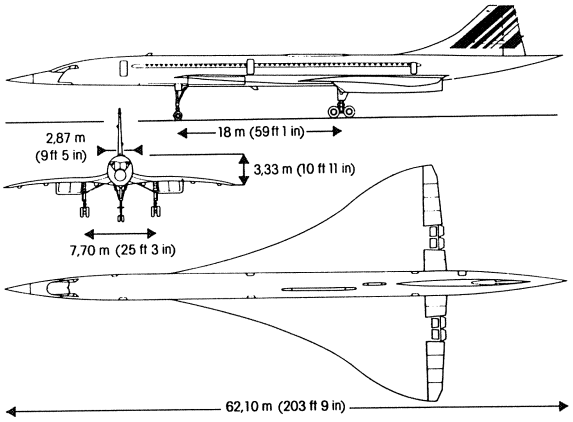
Diese wenigen Hinweise mögen genügen um zu zeigen, welch grosse Bedeutung der gestalterischen Ausprägung des Strassenraums schon seit eh und je in vielen Fällen zugekommen ist.

3. Begriffe und Definitionen

Was ist eigentlich genau unter "Gestaltung des Strassenraums" zu verstehen? Es lohnt sich, den Begriffen des Themas etwas auf den Grund zu gehen, sie zu durchleuchten und abzugrenzen, damit klarer erkennbar wird, wie sie in der vorliegenden Arbeit verwendet werden.

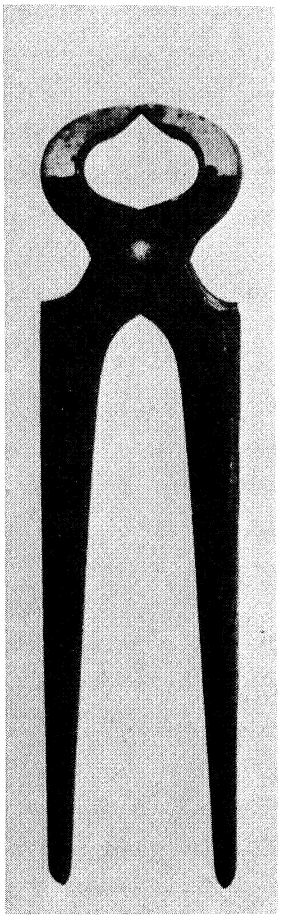
3.1 Gestaltung

Die grossartigste Gestaltung findet in der Natur, der Schöpfung, statt. Was hier seit Urzeiten und tagtäglich gestaltet wird, kann nur ehrfurchtsvolles Staunen und Bewundern auslösen und unerreichbarer Massstab sein für das, was Menschen gestalten. Im weitesten Sinn umfasst dies all unser Tun. Wir gestalten unser Tagwerk, unsere Freizeit, unser Leben, der Musiker gestaltet eine Sonate, der Regisseur ein Schauspiel, der Gemeinderat eine Jungbürgerfeier.

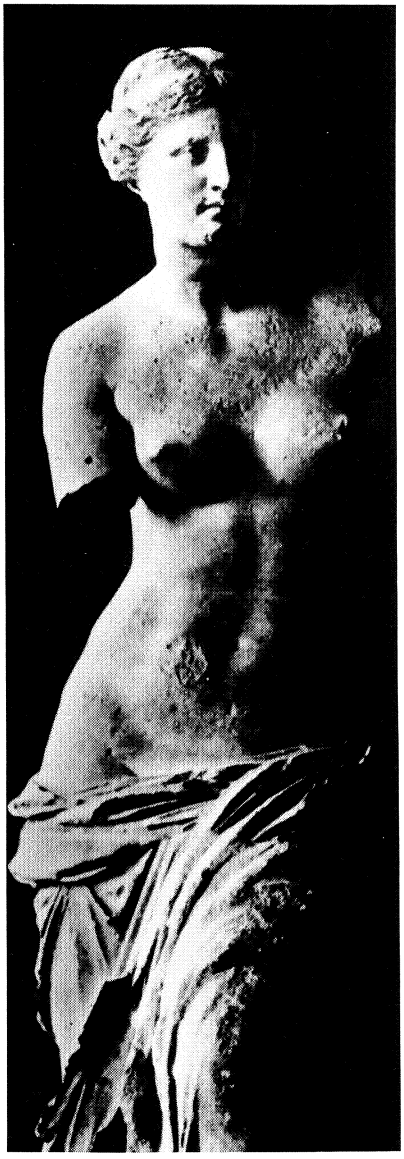


In einem etwas engeren Sinn verstehen wir unter Gestaltung alles menschliche Tun, das Materie verändert und einer neuen Form zuführt. Das einfache Werkzeug, die Raumsonde, der Acker, der Flughafen und die Strasse sind von Menschen ausgeführte "Gestaltung". Dabei spielt es keine Rolle, ob der Vorgang des Gestaltens bewusst wahrgenommen und angestrebt wird oder nicht, so oder so nimmt die veränderte Materie eine neue Gestalt an. Als bewusste Gestaltung bezeichnen wir die Durchführung von Gedanken und Handlungen ausschliesslich im Hinblick auf die Verbesserung der sinnlich wahrnehmbaren Erscheinungsform des neuen Werkes und nicht im Hinblick auf seine eigentliche Funktion.

In aller Regel steht ja am Anfang eines Werkes ein Bedürfnis, das es zu befriedigen gilt, und in erster Linie wird das Werk daran gemessen, wie weit und gut es diese Funktion erfüllt. Weil aber mit jedem Werk gestalterische Aspekte unweigerlich verbunden sind, sollte immer auch ein zweites Mass angelegt und festgestellt werden, ob und wie weit diese gestalterischen Aspekte bewusst wahrgenommen, bearbeitet und optimiert worden sind.



Es liegt auf der Hand, dass sich zwischen den funktionellen Anforderungen an das Werk und den gestalterischen Wünschen Zielkonflikte ergeben können, bei denen je nach Aufgabe und je nach persönlicher Erfahrung und Einstellung unterschiedlich gewichtet und entschieden werden kann. Bei einer Beisszange werden die funktionellen Aspekte die gestalterischen stark überwiegen, bei einer Marmorskulptur wird es umgekehrt sein. Bei beiden Gegenständen wird uns ihre Gestaltung, ihr Aussehen beeinflussen, bewusst oder unbewusst. Diese Beeinflussung, und sei sie noch so minimal, wirkt auf unser Befinden, mehrt oder mindert unser Wohlbefinden und bestimmt damit ein Stück Lebensqualität.

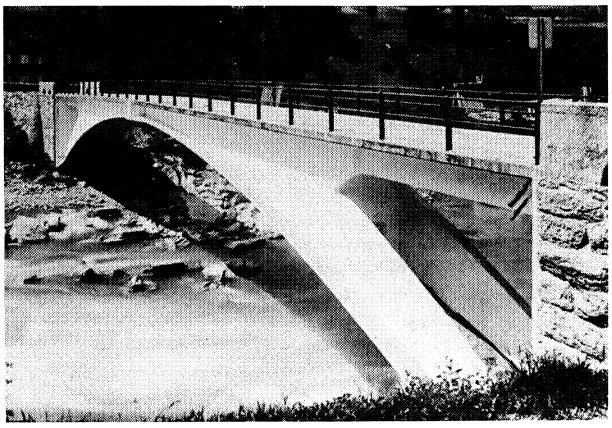


Venus von Milo

Designer und Künstler sind Leute, bei deren Tätigkeit die gestalterischen Gesichtspunkte höchstes Gewicht haben und oft alle anderen Aspekte überwiegen. Beim Handwerker sieht die Gewichtverteilung häufig anders aus. Ueber die Zusammenhänge und das Verhältnis von Funktionalität und Form ist schon viel geschrieben und geredet worden. "Form follows function" ist eine moderne Aussage zu diesem Thema - und ist auch bereits schon wieder in Frage gestellt.

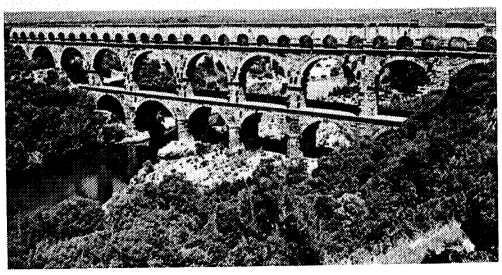
Eine Hauptschwierigkeit besteht bei der Gestaltung darin, dass es keinen allgemein anerkannten Massstab gibt, mit dem die gestalterische Qualität objektiv gemessen werden kann. "De gustibus non est disputandum", über den Geschmack lässt sich nicht streiten - ein Sprichwort der alten Römer schon, das die Problematik der ästhetischen Wertung beleuchtet. In gewissen Bereichen bleibt die Bewertung der Gestaltung subjektive, persönliche Geschmackssache, in anderen Belangen wird eine einhellige Beurteilung diskussionslos möglich sein.

Römerbrücke im Centovalli



Brücke von R. Maillart in Tavanasa

Ein Blick in die Vergangenheit zeigt zudem, wie sehr ästhetische Werte auch zeitabhängig und wandelbar sind. Klassisches Beispiel: der Eiffelturm. Vor hundert Jahren haben fast ausnahmslos alle "Kulturpäpste" das Bauwerk verdammt - heute ist es *das* Wahrzeichen von Paris, auf das alle Franzosen stolz sind.



Comic-Episode mit tieferem Sinn -
Wie wird das 30. Jh. unsere Werke beurteilen?

Aus all diesen Ueberlegungen geht klar hervor, dass Gestaltung nicht normierbar ist. Gestaltung ist eine Frage der Haltung, der Einstellung gegenüber der gegebenen Aufgabe. Sie ist nicht nur eine ästhetische, sondern auch eine ethische Frage und somit eine Frage der Philosophie - der Lebensphilosophie jedes Einzelnen, jeder Gesellschaft.

3.2 Raum

Wir wollen uns von vornherein, dem Thema entsprechend, auf den mit einer Strasse im Zusammenhang stehenden Raum beschränken und auf eine Auslotung des Begriffs "Raum" in seiner ganzen Breite verzichten.

Der Raum, der durch eine Strasse massgebend geprägt wird, endet nicht beim Fahrbahn- oder Trottoirrand. Im Siedlungsgebiet ist er häufig seitlich begrenzt durch die längs der Strasse angelegte Bebauung mit gewissen Aufweitungen dort, wo die Bebauung Lücken aufweist (zwischen Einzelhäusern, bei Baulücken, Querstrassen, Plätze usw.).

In der freien Landschaft wird die räumliche Wirkung der Strasse meist durch die Topografie oder die Bewaldung begrenzt; sie kann somit sowohl sehr weitreichend als auch sehr beschränkt sein.

Auch in der Tiefe kann der optisch wahrnehmbare Strassenraum sehr verschieden sein und seinen Abschluss in einer weit entfernten Geländekuppe oder einer nahen Baumgruppe oder Häuserfront finden.

Zwischen dem Strassenraum einer von zwei Häuserreihen gesäumten Stadtstrasse und einer in der freien Landschaft liegenden Landstrasse sind viele Uebergangsformen möglich und anzutreffen, die sich in schnellem Wechsel folgen können.

Für den Eindruck, den ein Strassenraum vermittelt, ist die Gesamtheit aller Elemente in diesem Raum in ihrem Zusammenwirken bestimmend, diejenigen der Strasse selbst genau so wie die der seitlichen Räume. Darüber hinaus ist aber auch wesentlich, ob der Betrachter im Strassencafé sitzt, auf dem Fahrrad oder im Auto die Strasse befährt - sein Raumerlebnis wird sehr verschieden sein.

Ganz andere Dimensionen kann der von einer Strasse geprägte Raum annehmen, wenn sich der Betrachter auf einem erhöhten Standort befindet. Von einem Aussichtspunkt betrachtet prägt und dominiert eine Strasse das ganze Tal, auch wenn sie in einer Waldschneise oder zwischen Lärmschutzdämmen liegt. Dafür werden aus dieser Fernsicht viele Details unwichtig, die im Nahbereich das Gesamtbild wesentlich mitbestimmen.

3.3 Strasse

Auf den Strassen werden Transporte abgewickelt, Menschen und Waren von einem Ort zum andern gebracht. Und weil die Trassen für diese Transporte mit erheblichem Aufwand hergerichtet werden müssen und einigen Platz beanspruchen, erfolgen Transporte mit benachbarten Herkunfts- oder Zielorten über weite Strecken gebündelt auf einer gemeinsamen Achse, auch wenn dies mit etwas grösserer Weglänge verbunden ist.

Unser Thema beschäftigt sich mit Strassen, die von Menschen benützt werden. Aber auch die Tierwelt kennt Strassen; man denke etwa an die Ameisenstrassen oder an die Wildwechsel.

Die ersten Strassen der Menschen wurden häufig vom Tier trassiert: der Esel, das Pferd oder das Kamel finden instinktiv die bequemste Route im Gelände. So führen noch heute Wege und Strassen durch unsere Siedlungen und Landschaften, welche eindeutig vom Tier vorgezeichnet wurden und deren Linienführung uns immer wieder spontan anspricht.

Ein Spezialfall der zu Land angelegten Strassen ist das Schienentrasse der Eisenbahn (chemin de fer); daneben kennen wir die Flugstrasse in der Luft und die Wasserstrasse für den Schiffsverkehr.

Warentransporte können auch über Leitungen aller Art abgewickelt werden; wir erinnern an die Strom-, Gas- und Wasserleitungen, zu denen auch die Aquädukte der Römer oder die "bisses" der Walliser Bauern gehören, an die Fernwärmekanäle, die Rohrpost, das Fliessband oder die Pipelines.

Die Bedeutung der Strasse ist vielfältig und geht als Folge der Konzentration von Menschen und Waren über ihre Primärfunktion als Transportstrang hinaus. Vor allem innerorts spielt die Strasse eine eminente soziale Rolle. Sie ist der Ort, wo das öffentliche Leben seinen direkten Ausdruck erhält. Nicht nur Volksfeste, politische Manifestationen, Strassenhandel finden da statt, es werden auch persönliche Beziehungen angeknüpft, spontane Gespräche geführt, erholsame Musse betrieben. Die "passagiata serata" in der italiensichen Kleinstadt hat bei uns ihr Pendant im Jugendtreff beim Kiosk an der Strassenecke oder im obligaten Einkaufsbummel am Samstag.

Neben der funktionellen und der sozialen Bedeutung hat die Strasse einen entscheidenden Einfluss auf den Charakter unserer Siedlungen und Landschaften. Sanft in die Topografie eingebettet, kann die Landstrasse die Schönheit einer Gegend unterstreichen, während die rein nach technischen Kriterien angelegte Verkehrsachse eine Landschaft verunstalten kann.

In der Stadt, im Dorf sind nicht nur die Qualität der Architektur, sondern auch die Führung der Strassen, die Proportionen der Plätze und die Ausbildung der Kreuzungen ausschlaggebend für das Image des Ortes. Kein Zweifel: Strassen sind erstrangige städtebauliche Elemente!

4. Gliederung der Thematik

In diesem Kapitel wird die Problematik des Themas "Gestaltung des Strassenraums" durch verschiedene Gliederungen näher durchleuchtet.

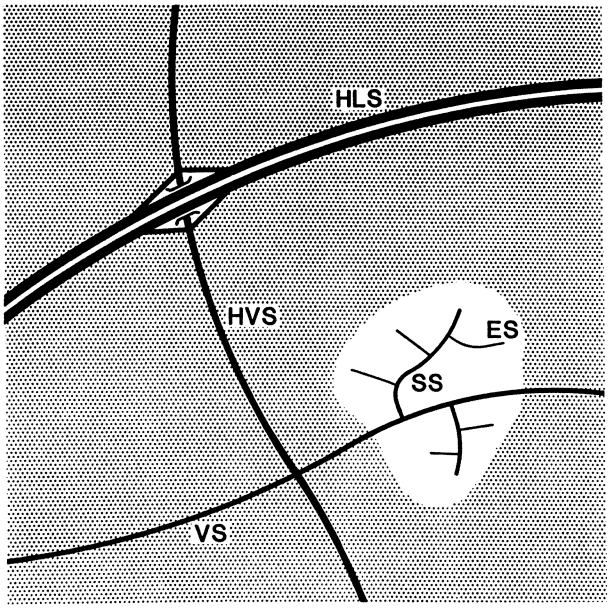
4.1 Systematik der Strasse

Eine Einteilung der Strassen kann unter sehr verschiedenen Gesichtspunkten erfolgen, wobei die konkrete Zuordnung einer bestehenden Strasse in eine Kategorie in vielen Fällen nicht eindeutig und nur mit Vorbehalten möglich ist. Mischformen, die Merkmale mehrerer Kategorien aufweisen, sind recht häufig, wenn nicht gar die Regel.

4.1.1 Strassenhierarchie

Die unter Technikern und Strassenfachleuten gängigste Einteilung unterscheidet nach der Bedeutung und Wichtigkeit der Strasse im gesamten Strassennetz. So legt beispielsweise der neuste Entwurf der Norm SN 640 040 a (Stand Sommer 1990) fünf Haupttypen fest:

- Hochleistungsstrassen HLS
- Hauptverkehrsstrassen HVS
- Verbindungsstrassen VS
- Sammelstrassen SS
- Erschliessungsstrassen ES



Diese Aufteilung kann weiter verfeinert werden, sodass auch die vielen, gebräuchlichen Bezeichnungen hierarchisch eingestuft werden können, wie etwa:

- Stadtautobahn
- Hauptstrasse
- Landstrasse
- Expressstrasse
- Umfahrungsstrasse
- Ringstrasse
- Verbindungsstrasse
- Nebenstrasse
- Quartierstrasse
- Wohnstrasse
- Gasse
- Saumpfad
- Feldweg/Waldweg
- Fussweg

Dieser Einteilung können weitere Aufgliederungen überlagert werden, beispielsweise:

- innerorts
- ausserorts

oder hinsichtlich der Hoheitsverhältnisse:

- Nationalstrasse
- Kantonsstrasse
- Gemeindestrasse
- Privatstrasse

4.1.2 Strassenfunktion

Vor allem innerorts dient eine Strasse in der Regel nicht nur der Verkehrsabwicklung, dem Transport. Sie übernimmt meist eine Vielzahl weiterer Funktionen, und wenn eine davon stark dominiert, dann kann diese Funktion den Strassencharakter so stark prägen, dass sie sogar in den Strassennamen übernommen wird. Typisch dafür sind etwa die "Hauptstrasse" oder die "Metzgergasse", in der im Mittelalter offenbar dieses Gewerbe vorherrschte.

Die Unterteilung der Strassen nach stark spürbaren, nicht verkehrsbezogenen Funktionen führt zu relativ unscharfen und subjektiven Begriffen, wie etwa:

- Wohnstrasse

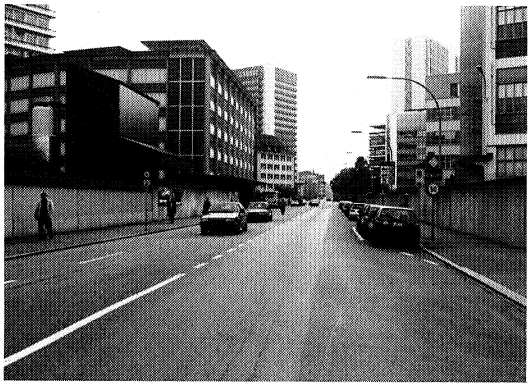
- Einkaufsstrasse

- Vergnügungsstrasse

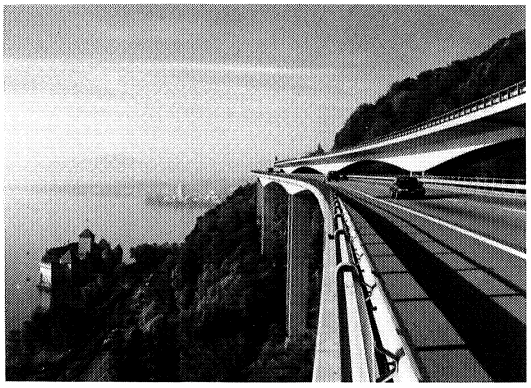
- Repräsentationsstrasse

- Geschäftsstrasse

- Industriestrasse



- Touristenstrasse



Die Unterscheidung nach derartigen Funktionen ist für die Lösung verkehrstechnischer Fragen, vor allem aber bei der Wahl der gestalterischen Mittel von grosser Bedeutung.

4.1.3 Strassenlage

Weitere Einteilungsmöglichkeiten der Strassen ergeben sich aus ihrer Lage im Gelände. Strassen liegen beispielsweise:

- auf, über, unter dem Terrain,
- in Siedlungen, in freier Landschaft, im Uebergangsbereich,
- im Flachland, Hügelland, Gebirge,
- im Talboden, auf dem Bergrücken, am Hang, am See oder Fluss,
- in verschiedenen Landesteilen:

in der Südschweiz

in den Alpen

im Mittelland

im Jura

Auch diese Unterscheidungen spielen bei der Wahl der gestalterischen Mittel eine Rolle, müssen berücksichtigt und deshalb zuerst einmal bewusst wahrgenommen werden.

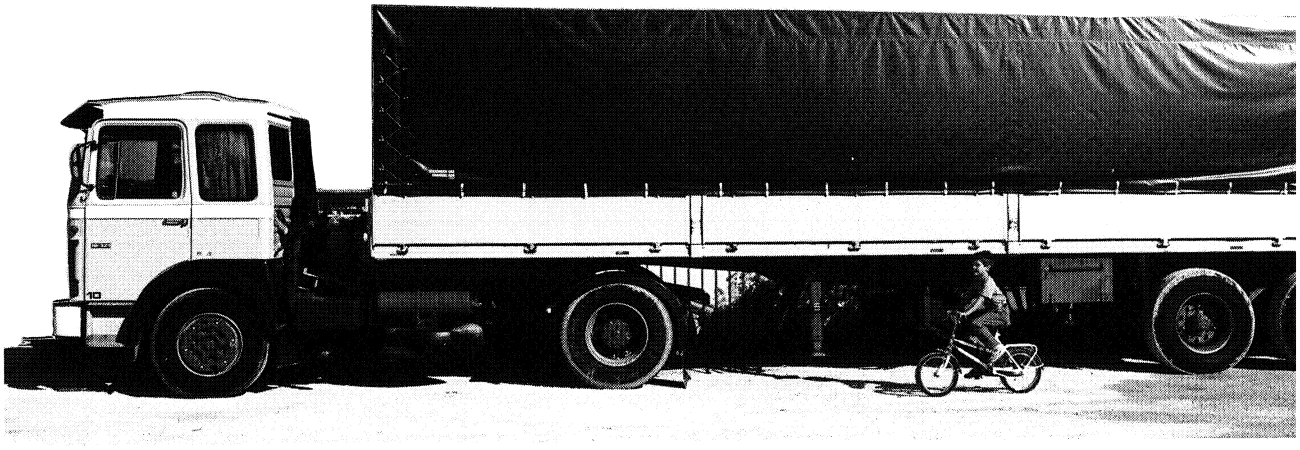
4.1.4 Verkehrsmittel

Schliesslich können Strassen auch nach den auf ihnen zugelassenen Verkehrsmitteln gegliedert werden:

- Fussgänger
- Fuhrwerke, land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge
- Velos, Mofas
- Motorfahrzeuge
- Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs

Auch hinsichtlich der zugelassenen Verkehrsmittel sind die meisten Strassen Mischformen.

Allein schon die grossen Unterschiede in den Geschwindigkeiten und den Abmessungen der verschiedenen Verkehrsmittel führen unumgänglich zu entsprechend grossen Unterschieden bei der Wahl sowohl der verkehrstechnischen als auch der gestalterischen Elemente.



Bestimmt sind noch weitere Einteilungsmöglichkeiten des Phänomens "Strasse" denkbar. Schon die aufgeführten zeigen, wie breit der Fächer der Aspekte ist, die es beim Bau einer Strasse und der damit verbundenen Gestaltung des Strassenraums zu berücksichtigen gilt.

4.2 Anforderungen der Benützer

Jedes Mitglied unserer Gesellschaft hat in irgend einer Form mit der Strasse zu tun: als Verkehrsteilnehmer, als an der Strasse wohnendes oder arbeitendes Individuum, als ein im Strassenraum irgend eine Tätigkeit verrichtender Bürger und nicht zuletzt als Steuerzahler.

Die Anforderungen, die er an die Strasse stellt, sind unterschiedlich je nach der Art, wie er die Strasse gerade benützt und erlebt:

Als *Verkehrsteilnehmer* wünscht er vor allem

- eine zügige, bequeme und gefahrlose Abwicklung des Verkehrs
- sichere, leicht begreifbare Anlagen
- eine klare Erkennbarkeit des Strassencharakters
- ein angenehmes Bild, nicht zu langweilig, nicht zu aufregend
- übersichtliche Verhältnisse
- leicht verständliche Orientierungshilfen
- gut unterhaltene Fahrbahn (Löcher, Laub, Schnee, Eis)

Als *Anstösser*, der an der Strasse wohnt oder arbeitet, fordert er vor allem

- wenig Lärm
- wenig Abgase
- angenehme Aussicht

Als *Fussgänger* - jung oder alt, gesund oder behindert - möchte er spazieren, plaudern, auf den Bus warten, ausruhen, spielen und legt deshalb vor allem Wert auf

- gehfreundliche Beläge
- gereinigte Trottoirs (Hundekot, Eis)
- autofreie Trottoirs
- wenig Verkehr, Lärm und Abgase
- eine sichere Strassenüberquerung
- eine angenehme Ambiance
- Orte der Begegnung
- Spiel- und Sitzgelegenheit
- Witterungsschutz

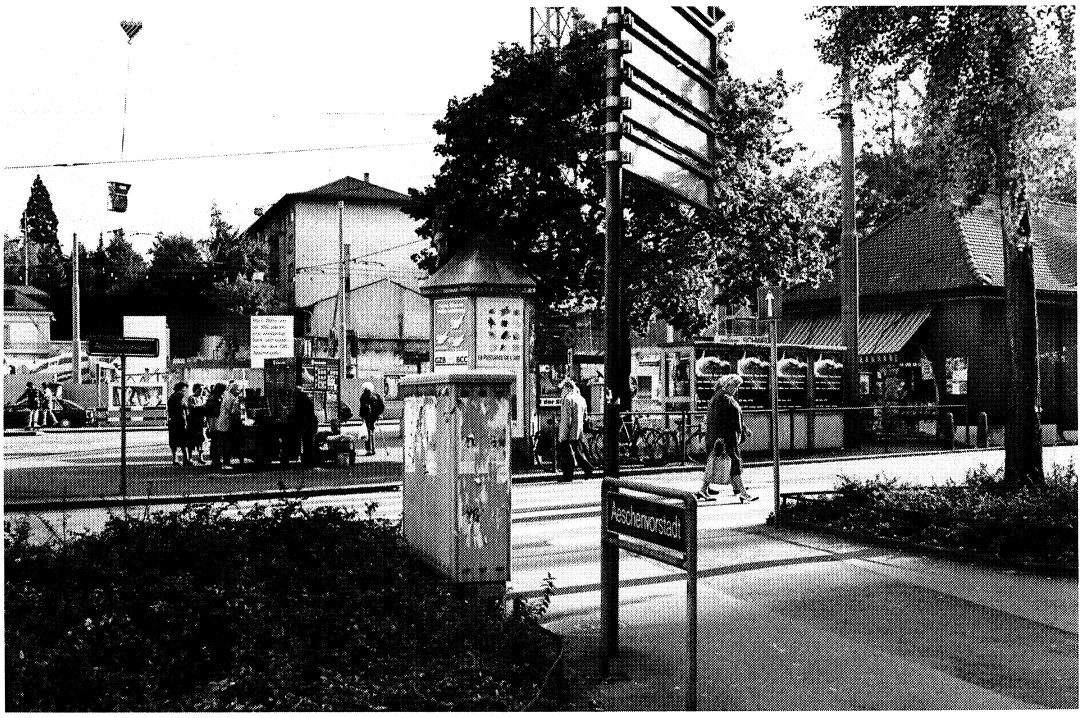
Als *Steuerzahler* schliesslich verlangt er vor allem

- möglichst geringe Anlage- und Unterhaltskosten

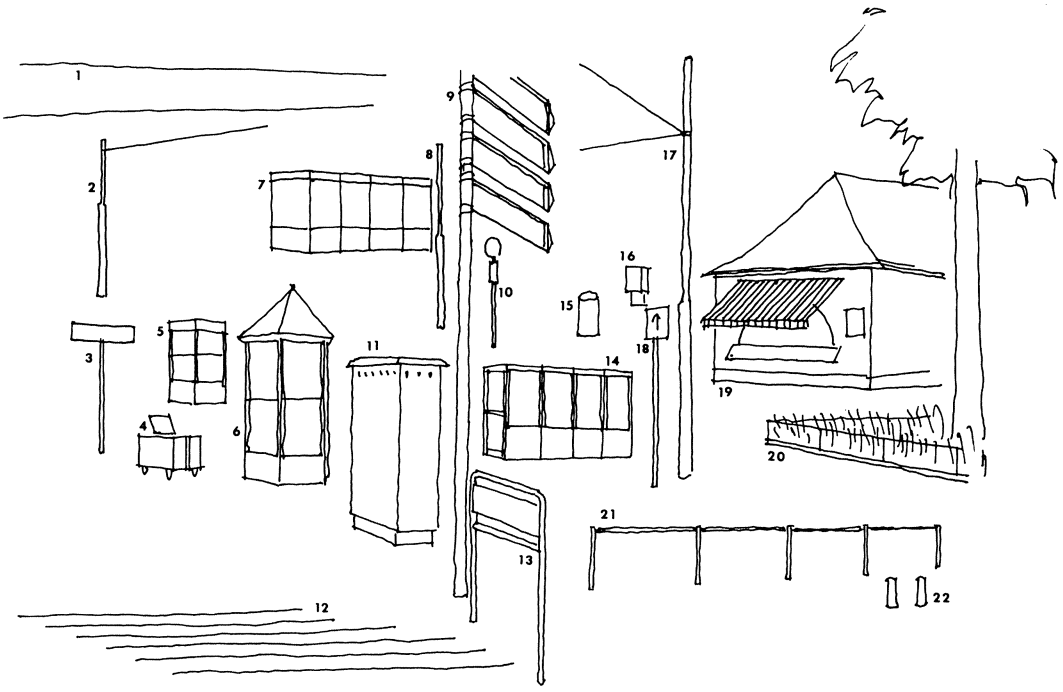
Die bisherigen Auflistungen in diesem Kapitel zeigen, wie komplex das Thema Strassenraum ist. Eine fast beliebig vergrösserbare Vielzahl von Strassentypen, an die eine ebenfalls beliebig erhöhbare Zahl von Benützerforderungen gestellt wird (Forderungen, die sich teilweise gegenseitig widersprechen!) - wir begreifen, dass bei dieser Vielfalt von formalen, inhaltlichen und emotionalen Ansprüchen das Problem der Gestaltung nicht einfach dem Zufall überlassen werden darf.

4.3 Gestaltungselemente

Auch bei der Auflistung der Teile, welche zusammen den Strassenraum ausmachen, stossen wir auf eine fast endlose Fülle. Dabei kommt den einzelnen Elementen unterschiedliches und teils nur geringes Gewicht zu. Dennoch ist es wichtig, sich der ganzen Vielfalt wieder einmal bewusst zu werden, denn die Summe der Einzelteile bestimmt letzten Endes die Qualität des Ganzen. Deshalb ist bei der gestalterischen Optimierung des Einzelelements sein Zusammenspiel mit den übrigen Elementen im Auge zu behalten!



Das Ganze ... und seine Elemente



Neben den im Strassenraum dauernd vorhandenen, sich kaum verändernden Objekten beeinflussen auch Elemente, die nur zeitweise im Strassenraum präsent sind (vor allem Menschen, Tiere und Fahrzeuge, aber auch der Glacé-Stand, die Marktbude oder die Weihnachtsbeleuchtung) oder sich rasch ändern (Witterung, Tag und Nacht, Jahreszeiten) das Gesamtbild sehr entscheidend. Die Einkaufsstrasse hat am Samstag vormittag ein völlig anderes Gesicht als am Sonntag vormittag, und bei dichtem Nebel überhaupt keines mehr. Unsere Betrachtungen konzentrieren sich aber vor allem auf permanente Elemente, die irgendjemand irgendwann auswählt und ausführt.

Sehr unterschiedlich ist auch das Mass, in dem ein Einzelelement überhaupt noch gestalterisch beeinflusst werden kann. Immerhin sollte viel häufiger - wir meinen sogar: regelmässig! - die Frage gestellt werden: Könnte das nicht besser und befriedigender gestaltet werden? Auch - und gerade! - wenn "es schon immer so gemacht wurde" und manchmal sogar, wenn es im Typenplan so vorgesehen ist!

4.3.2 Elemente im weiteren Strassenbereich

- Landschaft

  Geländeform, Wiese, Wald, Hecken, Felder, Gewässer

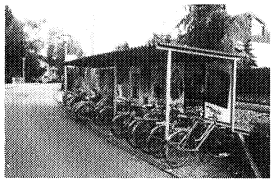
- Bebauung

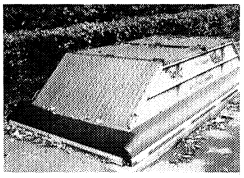
- Nahbereiche

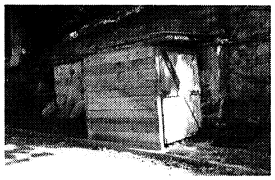
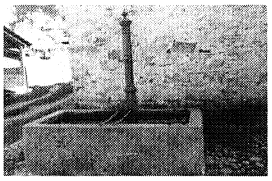
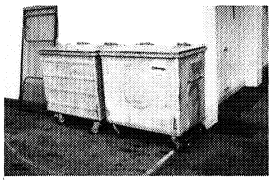
  Gärten, Vorgärten, Vorplätze, Rabatten, Böschungen, Schutzeinrichtungen gegen Steinschlag, Lawinen usw.

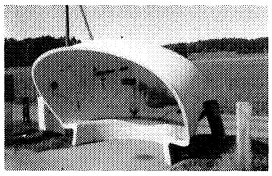
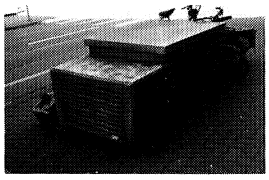
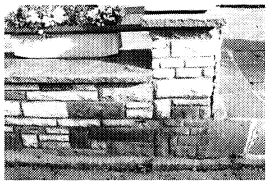
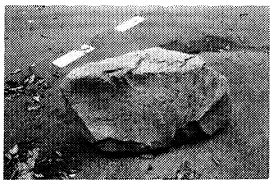
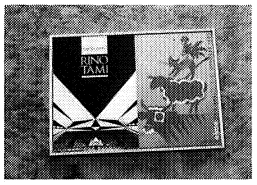
- Ausstattung

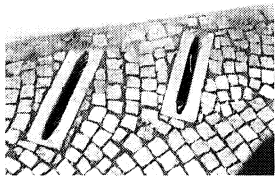
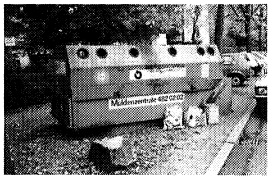
  Parkierungseinrichtungen für Autos und Velos, Raststätten, Bänke, Tische, Stühle, WC-Anlagen, Tankstellen, Kiosk, Kunstwerke, Schaukästen, Spielgeräte, Abfallkübel und -Container, Wartehallen, Telefonkabinen, Automaten, Brunnen, Pflanzenkübel, Poller, Hydranten, Notrufsäulen, Informationstafeln, Reklametafeln, Kabelverteilkästen, Briefkästen, Robidogs





4.3.1 Elemente im engeren Strassenbereich

- Strasse

  Fahrbahn, Trottoir, Standstreifen, Veloweg, Verkehrsinsel, Mittelstreifen, Grünstreifen, Busnischen, Traminseln, Beläge (Asphalt, Beton, Pflästerungen, Mergel), Randabschlüsse, Schachtabdeckungen

- Kunstbauten

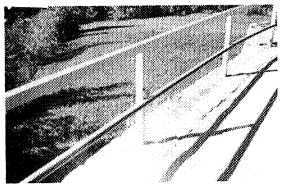
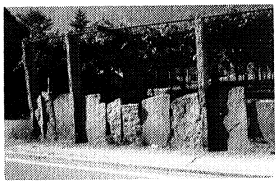
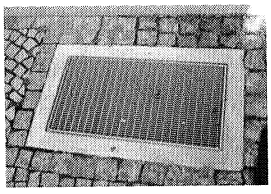
  Brücken, Unter- und Ueberführungen, Trenn- und Stützmauern, Tunnel, Galerien

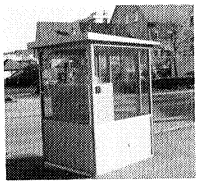
- Bepflanzung

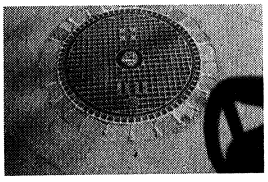
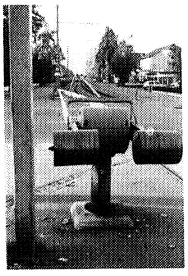
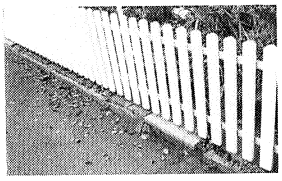
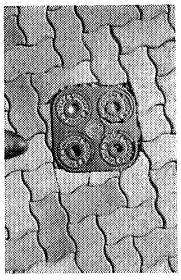
  Pflanzen auf Mittelstreifen, Grünstreifen und Verkehrsinseln

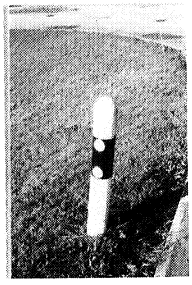
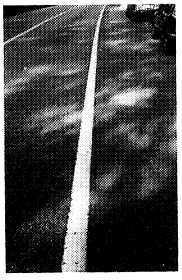
- Ausstattung

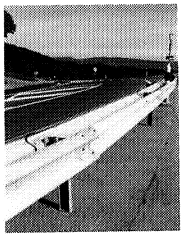
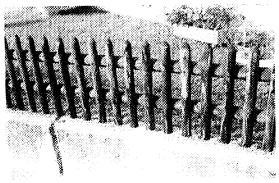
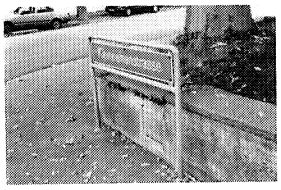
  Signalisation, Markierung, Wegweisung, Lichtsignalanlagen inkl. Steuergerät und -kabine, Barrieren, Distanzbalken, Beleuchtung, Leitplanken und -pfosten, Lärmschutzwände, Zäune, Fahrleitungen inkl. Masten



Diese Aufzählungen können naturgemäss nicht vollständig sein. Insbesondere in den privaten Vorbereichen sind der Vielfalt der Einrichtungen keine Grenzen gesetzt, und laufend kommen neue auf den Markt.

Bei den Objekten aber, deren Gestaltung und Anordnung der Planer beeinflussen kann, lohnt es sich immer wieder, die einzelnen Massnahmen und Gegebenheiten zu hinterfragen. Oft ist es nicht fehlendes Können, sondern mangelndes Bewusstsein, welches den Weg zu Besserem versperrt.

5. Empfehlungen zum Vorgehen

5.1 Allgemeine Hinweise

Die in den bisherigen Kapiteln vorgenommenen Analysen und Betrachtungen haben sehr deutlich die grosse Vielfalt der Aspekte und damit die Komplexität des Themas "Gestaltung des Strassenraums" aufgezeigt, darüber hinaus aber auch die Problematik von objektiven Aussagen und Massstäben auf dem Gebiet der Gestaltung. Weil aber die Gestalt der Räume, in denen wir leben und uns aufhalten, und ihre Wirkung auf unser Befinden wichtige Elemente zur Lebensqualität beitragen, lohnt es sich trotz aller Schwierigkeiten, Verbesserungen in diesem Bereich anzustreben.

Eine Hauptforderung besteht somit darin, dass wir uns der Wichtigkeit der gestalterischen Aspekte vermehrt bewusst werden und sie deshalb frühzeitig und in allen Phasen der Planung, Projektierung und Ausführung mit dem erforderlichen Gewicht berücksichtigen.

Ganzheitliches Denken - ein vielverwendetes Schlagwort unserer Zeit - tut Not: Ueber all den unzähligen Details und den dafür zu fällenden Einzelentscheiden darf die Gesamtwirkung des Strassenraums in keinem Moment ausser Acht gelassen werden. Die Verantwortung für das "Produkt", das viele Menschen während vieler Jahre auch durch sein Aussehen beeinflussen wird, ist gross!

A. Rodin: der Denker

Die Gestaltung des Strassenraums ist eine interdisziplinäre Aufgabe. Bauingenieure, Verkehrsplaner, Architekten, Raumplaner, Urbanisten, Landschaftsgestalter, Grünplaner, Förster, Biologen, Denkmalpfleger, Historiker, Ortskundige, Anwohner, Künstler, Behörde, Juristen und weitere Spezialisten haben wichtige Beiträge zu einem befriedigenden Resultat zu liefern. Bei jeder Aufgabe ist eine ihrer Bedeutung und Schwierigkeit angemessene Organisation zu bilden. Je mehr Spezialisten beigezogen werden, desto grösser und entscheidender wird die Aufgabe des federführenden Koordinators - je weniger Spezialisten mitwirken, desto wichtiger werden der breite Horizont, das Verantwortungsbewusstsein und die vielseitige gestalterische Sensibilität der Beteiligten. Dabei garantiert die Berufsbezeichnung allein noch lange nicht gestalterische Fähigkeiten und Fingerspitzengefühl! Die Behörden und Verwaltungen können hier wesentlich Einfluss nehmen, wenn sie bei der Vergebung der Aufträge vermehrt auch diesbezügliche Eignungen der vorgesehenen Firmen und Sachbearbeiter berücksichtigen. Das setzt natürlich voraus, dass die Bauherren selbst den gestalterischen Anforderungen das notwendige, grosse Gewicht beimessen!

Zunehmende Bedeutung kommt heutzutage der Information und Mitwirkung der Betroffenen zu. Anwohner, interessierte Gruppierungen und die weitere Oeffentlichkeit (Medien!) sind frühzeitig auch über gestalterische Aspekte zu orientieren, zu konsultieren und in geeigneter Form in die Entscheidungsfindung einzubeziehen. Auch wenn dieses Vorgehen zeitliche Verzögerungen mit sich bringt, scheint es uns zweckmässig und unerlässlich zu sein. Vor allem auch die direkt Betroffenen haben ein Anrecht auf angemessene Mitwirkung, denn schliesslich müssen sie am Schluss mit und in dem neugestalteten Strassenraum leben.

Zudem ist die zeitliche Verzögerung in der Regel eine scheinbare, indem die Planung unter Ausschaltung der Oeffentlichkeit zwar rascher abgeschlossen, wegen sich formierender Opposition aber anschliessend nicht oder erst nach langwierigen Auseinandersetzungen realisiert werden kann. Je früher und besser die Information und der Einbezug der Bevölkerung geschieht, desto eher wird das Vorhaben verstanden und akzeptiert.

Wenn sich die Erkenntnis durchzusetzen beginnt, dass den gestalterischen Belangen grösseres Gewicht als bisher beizumessen ist, dann kann und muss dieses Anliegen vor allem durch eine verbesserte Schulung und Ausbildung sowie durch Anreize und die Bereitstellung von Arbeitshilfen unterstützt und vorangetrieben werden.

5.2 Schulung und Ausbildung

Der erste Schritt zu jeder beeinflussten Lösung eines Problems besteht darin, dass man das Problem erkennnt und seine Wichtigkeit wahrnimmt. Es gilt deshalb in erster Linie, mit den verschiedensten Mitteln - die vorliegende Arbeit ist eines davon! - zu erreichen, dass möglichst viele Leute merken, dass das Aussehen, die Gestalt eines Strassenraums für uns alle wichtig ist, dass durch gezielte Anstrengungen Verbesserungen möglich sind und dass solche in Zukunft vermehrt realisiert werden müssen. Dieses *Problembewusstsein* muss vor allem bei den im Strassenbereich mit Planungen, Projektierungen und Ausführungen Beschäftigten erzielt werden, daneben aber auch bei allen übrigen Leuten, die alle auf irgendeine Weise das Anliegen fördern können. So könnten beispielsweise die Zeitungen ihre Spalten häufiger für entsprechende Publikationen öffnen oder ein politisch Aktiver kann sich für die Aufnahme gestalterischer Anliegen in die Liste der Wahlparolen der eigenen Partei einsetzen oder ein Stimmbürger unterstützt das Kreditbegehren des Gemeinderats für den Beizug eines Landschaftsgestalters usw. usw.

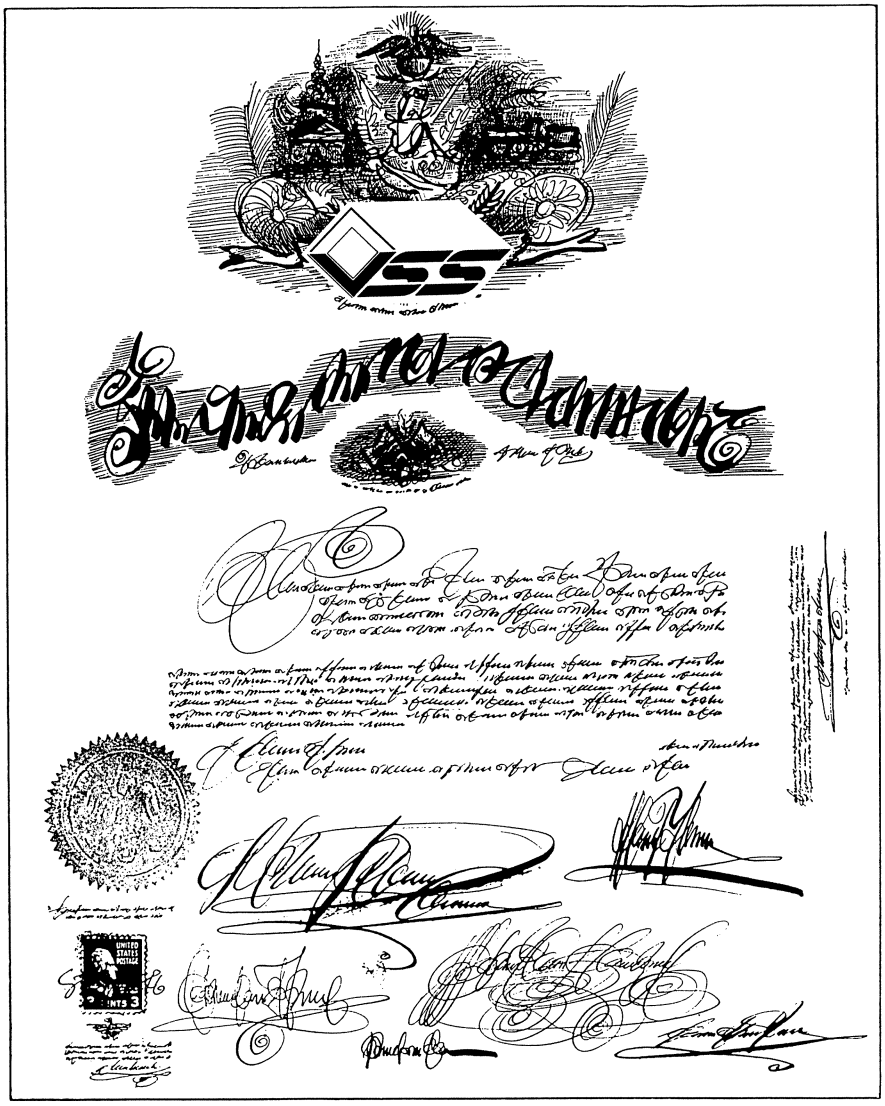
Von grösster Wichtigkeit ist die Verstärkung der *Sensibilität* für gestalterische Belange. Die Schulung des Auges sollte nicht nur den Grafikklassen an der Schule für Gestaltung vorbehalten bleiben, sondern an allen Schulen in vielfältiger Weise bewusst und durch ausgebildete Fachkräfte gepflegt werden. Mit Blick auf die Strassenraumgestaltung sind insbesondere auch die technisch ausgerichteten Fach-, Ingenieur- und Hochschulen aufgerufen, ihre diesbezügliche Verantwortung vestärkt wahrzunehmen; denn ihre Absolventen bestimmen mit ihren späteren Arbeiten das Strassenumfeld in hohem Mass.

Schliesslich ist der Förderung der *Kreativität* die nötige Beachtung zu schenken. Diese Fähigkeit ist auf allen Gebieten menschlicher Aktivität von grösstem Nutzen und sehr oft unerlässliche Voraussetzung für Verbesserungen. Deshalb kommt ihre Förderung einem allgemeinen Postulat gleich, das mit Blick auf die Strassenraumgestaltung nur vehement unterstützt werden kann.

Problembewusstsein, Sensibilität und Kreativität - vermehrte Anstrengungen auf diesen drei Gebieten werden längerfristig zu einer Qualitätssteigerung bei der Gestaltung der Strassenräume führen.

5.3 Anreize und Arbeitshilfen

Kurzfristig können durch vermehrte Anreize die vorhandenen Qualitäten der Planer mobilisiert werden. Wettbewerbe, Auszeichnungen und Preise für besonders gut gestaltete Strassen, Ausstellungen, Vortragszyklen, Publikationen in den Medien usw. sind mit Prestigegewinn verbunden, steigern die Anstrengungen der am Strassenbau Beteiligten und tragen erst noch zu vermehrtem Problembewusstsein der Oeffentlichkeit bei. Wäre nicht ein "VSS-Preis für hervorragende Strassenraumgestaltung" ein reizvoller Ansporn und eine wichtige Ergänzung zu den bestehenden Auszeichnungen im Bereich der Architektur und der Stadtbildpflege?



VSS-Preis ... nach S. Steinberg

Wenn die gestalterischen Aspekte des Strassenraums ein grösseres Gewicht im Ausbildungsprogramm der Strassenfachleute erhalten, dann werden auch mehr und verfeinerte Arbeitshilfen entwickelt und zur Verfügung stehen. Wir werden im folgenden Kapitel versuchen, einige wichtige Gestaltungshinweise zusammenzustellen.

Sehr hilfreich ist bei jedem Strassenbauvorhaben - handle es sich um einen Neubau, einen Umbau oder eine Sanierung - das Vorgehen nach einem klar gegliederten Arbeitsablauf.

In den Normen SN 640 003 wird die Bearbeitung von Strassenprojekten in die fünf Stufen

- Vorstudie
- Generelles Projekt
- Bauprojekt
- Ausführungsprojekt
- Abschlussakten

gegliedert, die in den Normblättern SN 640 010 bis 640 014 detailliert beschrieben werden. Als Grundvoraussetzung für eine gute Gestaltung des Strassenraums, die bewusst erarbeitet und nicht bloss dem glücklichen Zufall überlassen wird, müssen die gestalterischen Belange schon in der ersten Projektstufe mit dem erforderlichen Gewicht in die Bearbeitung einfliessen und in allen folgenden Stufen konsequent weiter detailliert und konkretisiert werden:

- Vorstudie - Gestaltungsideen
- Generelles Projekt - Gestaltungskonzept
- Bauprojekt - Gestaltungsprojekt
- Ausführungsprojekt - Detailgestaltung

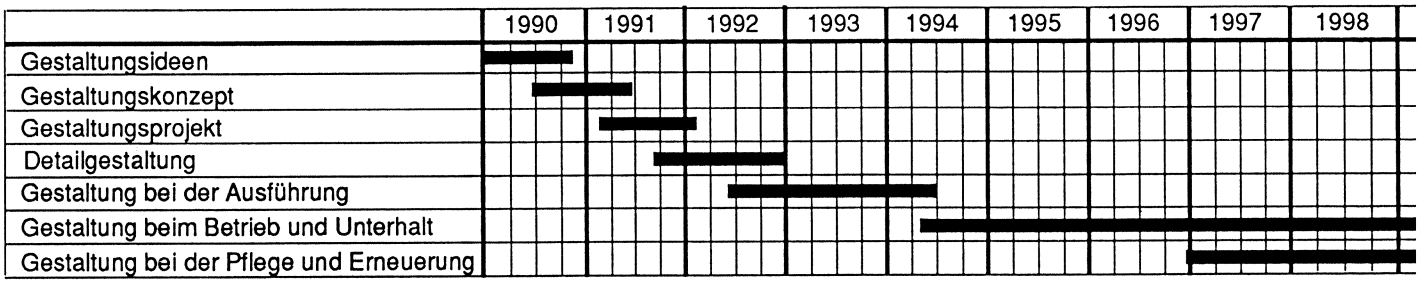
Wir meinen, dass das "erforderliche Gewicht" der gestalterischen Aspekte wesentlich höher anzusetzen ist, als dies etwa in den erwähnten Normen SN 640 003 bis 640 014 zum Ausdruck kommt. (Es wäre deshalb wünschbar, diese Normblätter entsprechend zu überarbeiten.)

Auch in den der Projektierung nachfolgenden Phasen der Ausführung, des Betriebs, des Unterhalts, der Pflege und Erneuerung erfordern die gestalterischen Belange sorgfältige Beachtung, die beispielsweise gefördert werden kann durch:

- konkrete Hinweise und Anweisungen in den Ausschreibungs-Unterlagen

- Beratung und Unterstützung der Bauleitung durch Gestaltungs-Fachleute

- Pflichtenhefte für Unterhalt, Pflege und Erneuerung mit konkreten gestalterischen Hinweisen.



6. Gestaltungshinweise

In den vorangegangenen Kapiteln hat der Leser kaum handfeste, brauchbare Regeln und schon gar keine Normen zur Bewältigung der Gestaltungsaufgabe erfahren; aus dem bisher Gesagten geht vielmehr hervor, dass Gestaltung kaum "normfähig" ist.

Wir haben in Kapitel 3 einige allgemeine Bemerkungen zum Thema Gestaltung gemacht. Die dort dargelegten Erkenntnisse dürfen nicht missverstanden werden: Ueber den Geschmack lässt sich zwar nicht streiten, aber es lässt sich einiges dazu sagen. Dies wollen wir im folgenden Abschnitt anhand von konkreten Beispielen versuchen.

6.1 Grundprinzipien

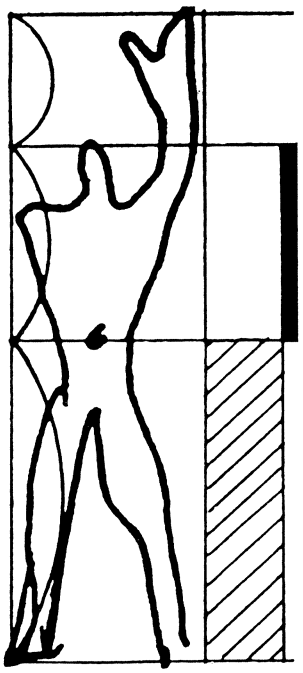
Drei generelle Prinzipien einer guten Gestaltung sind:

- Die Einfügung in das übergeordnete Ganze

  Das Neue muss sich landschaftlich, topografisch und städtebaulich in das Vorhandene einfügen.

  Die mit Rücksicht auf Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung und Lärmverminderung künftig noch weiter sinkenden Höchstgeschwindigkeiten erlauben eine Linienführung mit kleineren Radien und damit eine bessere Anpassung der Strasse an die natürliche Geländeform. Wo Böschungen dennoch erforderlich sind, sollten sie möglichst naturnah ausgeformt und mit in allen Richtungen wechselnden Gefällen der Umgebung angeglichen werden.

  Im bebauten Gebiet haftet der Forderung nach Anpassung oft ein schlechter Beigeschmack an - anpasserisch, im Gegensatz zu eigenständig, ist verdächtig. Wenn wir dabei aber die Rücksichtnahme, das Einpassen in Vorhandenes sehen, so bekennen wir uns zu einer klaren Haltung: Wir geben dem Vorhandenen eine Chance und wollen nicht um jeden Preis Kontraste erzeugen. Diese können zwar durchaus eine positive Wirkung haben, verlangen aber eine erhöhte gestalterische Fähigkeit und bergen die Gefahr der Dissonanz in sich.

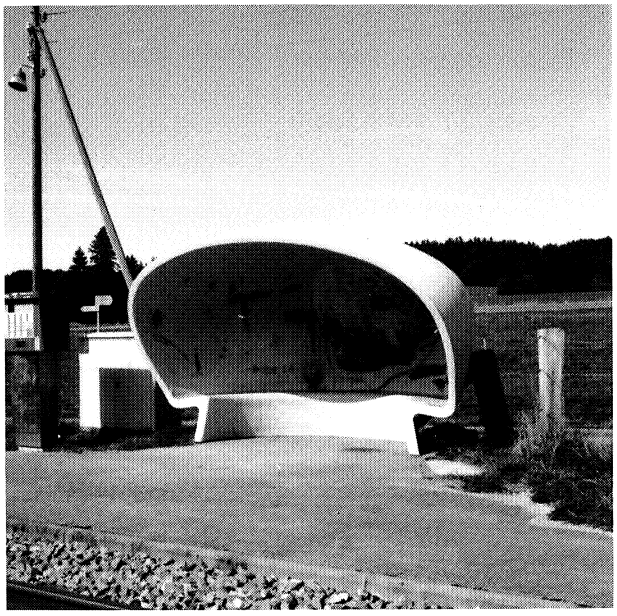


- Die Einfachheit der Form

  Die Form ist die Sprache der Gestaltung. In ihr vereinigt sind Begriffe wie Massstäblichkeit, Lesbarkeit und oft auch Symmetrie. Die Natur kennt sehr wohl die Symmetrie (der Mensch, die Erde), verwendet diese Prinzip aber auf subtile und differenzierte Weise. Der Mensch als Mass aller (gemachten) Dinge ist die unabdingbare Grundlage der guten Form. Ob Werkzeug, Behausung oder Freiraum - alles wird letztlich am Menschen gemessen.

- Die Zurückhaltung in der Materialwahl

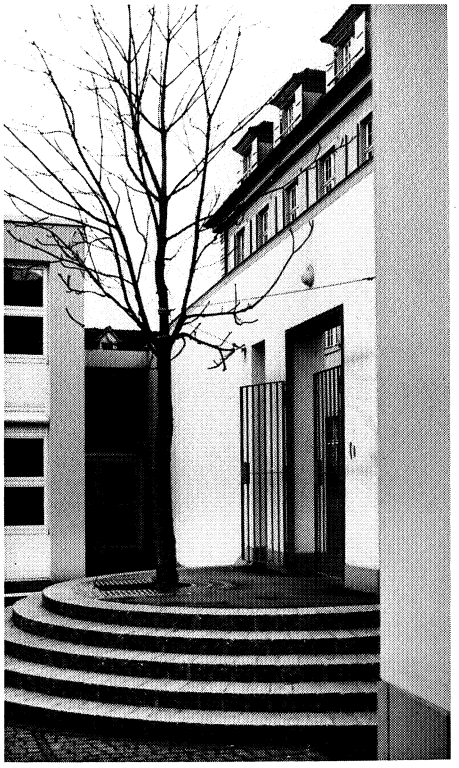
  Die Materialwahl ist durch die heute verfügbare Vielfalt äusserst komplex geworden. Metall und Kunststoff werden als moderne Materialien in Struktur und Farbe so mannigfaltig eingesetzt, dass man versucht ist zu glauben, Abgrenzung sei das Hauptgesetz der Gestaltung. Im Bereich der Strassengestaltung geht man deshalb wohl am ehesten richtig, wenn das Prinzip der Ortsüblichkeit beachtet wird. Dies gilt neben den Materialien auch für die Wahl der Pflanzen: Die einheimischen Arten passen besser und haben auch bessere Chancen für eine gute Entwicklung.



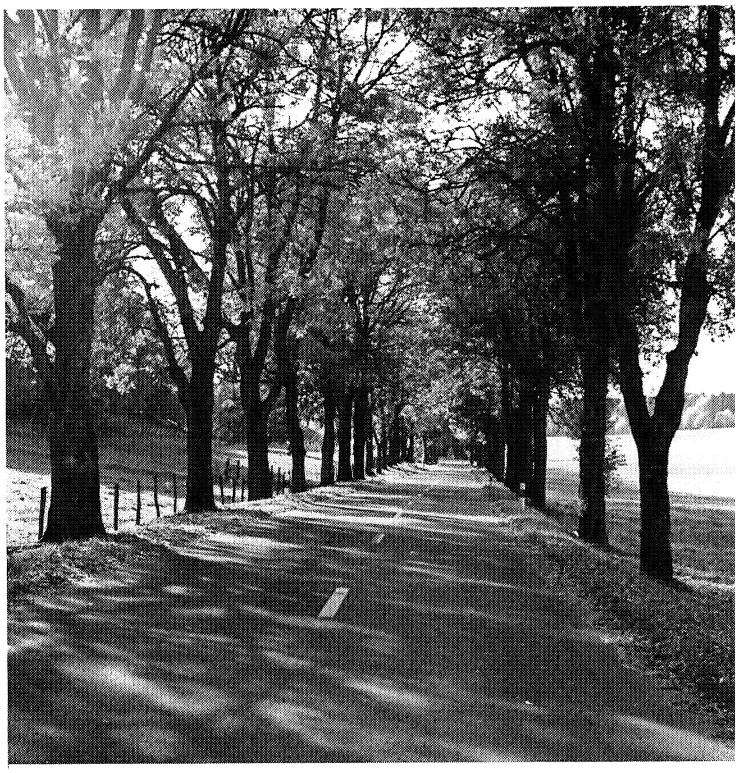
Doch nun einige konkrete Beispiele, eine subjektive Auswahl mit subjektiven Aussagen! Wir beschränken uns auf vier Bereiche aus der langen Liste der Gestaltungselemente, die uns wegen ihrer Häufigkeit und ihrer starken Wirkung besonders wichtig scheinen. Es gibt unzählige Veröffentlichungen, die wertvolle Hinweise zum Thema geben. Im Literaturverzeichnis dieser Arbeit ist eine kleine Auslese davon zusammengestellt. Besonders hervorheben möchten wir die Broschüre, die der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit dem Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau der ETH-Zürich über die "Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen" im April 1987 veröffentlicht hat.

6.2 Bepflanzung

Die Bepflanzung ist wohl eine der wirkungsvollsten Massnahmen zur Verbesserung der Strassenraumqualität. Schon immer war der Baum von hoher symbolhafter Kraft (heilige Bäume). Jedermann spürt die eindrückliche Harmonie, welche die Symbiose von Baum und Haus darstellen kann. Nicht mehr besonders hervorgehoben werden muss der ökologische Nutzen der Pflanzen. Wir wollen diese Qualitäten nicht in den Vordergrund stellen; ausschlaggebend für eine intensive Begrünung des Strassenraums sollen vor allem ästhetische und psychologische Aspekte sein.



Alleen sind in der Stadt und auf dem Land eindrückliche Gestaltungsformen und sollten auch ausserorts vermehrt zu Ehren kommen (siehe auch Kapitel 2.2). Alleen können wirkungsvoll das Tempo beeinflussen. Die visuelle Verengung des Strassenraums bewirkt eine langsamere Fahrweise, insbesondere wenn die Strasse keine schnurgerade Linienführung aufweist.



Die Bepflanzung öffentlicher Räume ist allerdings auch mit Problemen behaftet: Die Anlagen müssen gepflegt werden, Baumbruch und Laubfall können Gefahren herbeiführen, und ein Baum kann das tödliche Ende einer Irrfahrt bedeuten. All dies soll uns aber nicht davon abhalten, wo immer es geht eine möglichst intensive Bepflanzung vorzusehen. Die Vorteile sind zwar nur schwer messbar, aber der ideelle und psychologische Gewinn ist dermassen gewichtig, dass sich eine Diskussion darüber wohl in den meisten Fällen erübrigt.

Hecken - geschnitten oder freiwachsend - sind wie architektonische Mittel zur Gestaltung von Strassen und Freiräumen anzuwenden. Sie ermöglichen auf sympathische Weise die Gliederung des Raums und die Kaschierung allfälliger notwendiger Unschönheiten (Schaltkästen, Container usw.).

Kletterpflanzen (selbstklimmend oder an Kletterhilfen) mildern die oft brutale Wirkung von kahlen Stütz- und Trennmauern.

Gestaltungsmassnahmen in Form von Bepflanzungen sind wenn irgend möglich als bodenverbundene Anlagen auszuführen. Pflanzen in Kübeln sind Verlegenheitslösungen und gehören als Topfpflanzen eher in den Hausgarten oder Hofraum. Sie brauchen auch mehr Pflege, und ihre Ueberlebenschance ist begrenzt.

Eine wichtige Aufgabe bei Strassensanierungen und Leitungsbauten ist die Schonung der bestehenden Bepflanzung. Wo immer Konflikte mit vorhandenem Wurzelwerk möglich sind, ist unbedingt ein Baumfachmann beizuziehen.

Dass einheimische Pflanzenarten grundsätzlich zu bevorzugen sind, ist wohl unbestritten; diese Forderung scheint uns besonders ausserorts unerlässlich. Innerorts kann eher von diesem Prinzip abgewichen werden; vor allem wenn wir berücksichtigen, dass viele sogenannt fremdländische Arten bereits seit Jahrhunderten bei uns gepflanzt werden (z.B. Platanen). Klar ablehnen möchten wir dagegen die Anwendung von Pflanzenzüchtungen, welche eindeutige Fremdkörper sind, wie beispielsweise die Blautanne. Nadelhölzer sind generell in unseren Siedlungen wenig gebräuchlich und wurden auch früher selten als Begleitpflanze zu Haus und Hof gewählt.

6.3 Beschilderung

Unter diesem Begriff sind eine ganze Menge von Informationsträgern zusammengefasst. Nicht alle betreffen die Strasse direkt, wie etwa die Verkehrssignale und Wegweiser; es sind auch Hinweise auf unterirdische Leitungen, private Orientierungshilfen, Reklameschilder usw. anzutreffen.

Immer wieder stossen wir auf groteske Ansammlungen verschiedenster Schilder. Jedes dieser Zeichen stammt aus einer anderen Küche: Verkehrsabteilung, Polizei, Hotel- und Verkehrsverein, Industrielle Werke, Allmendverwaltung, Industrie und Gewerbe, Fuss- und Wanderwege usw. - manchmal könnte man fast meinen, es finde keine Koordination statt und jeder pflanze sein Signal nach eigener Wunschvorstellung oder Vorschrift!

So geschieht es, dass Verkehrstafeln auf Trottoirs so gestellt werden, dass der Fussgänger nur mit Mühe, mit Kinderwagen oder im Rollstuhl überhaupt nicht mehr durchkommt.

Das Anbringen von Verkehrs- und anderen Tafeln und Zeichen muss unbedingt besser koordiniert werden. Das würde vermehrt zu Kombinationen (Kandelaber mit Verkehrstafel) und sicher nicht selten sogar zu einer Reduktion der Schilder führen. Ernsthafte Untersuchungen im In- und Ausland haben ergeben, dass eine beträchtliche Zahl der Verkehrsschilder überflüssig, jedenfalls nicht unbedingt erforderlich sind. Auch hier kann gelten: weniger wäre mehr gewesen, mehr an Aesthetik, aber sogar auch mehr an Sicherheit; denn eine Flut von Schildern kann kaum mehr aufgenommen werden und bringt erhöhte Nichtbeachtung mit sich. Bei jedem Schild ist die Frage zu stellen, ob es angesichts der Eigenverantwortung des Verkehrsteilnehmers überhaupt erforderlich ist und ob nicht allenfalls eine weniger dominierende Ausgestaltung genügt.

Überflüssige Verkehrsschilder

Bonn. DPA. Etwa knapp ein Drittel der 13,5 Millionen Verkehrsschilder auf den Strassen der Bundesrepublik Deutschland sind überflüssig. Eine vom Verkehrsministerium in Bonn in Auftrag gegebene Studie ergab, dass durch ein gezieltes Durchforsten des «Schilderwaldes» an den Strassen sogar die Verkehrssicherheit erhöht werden könnte.

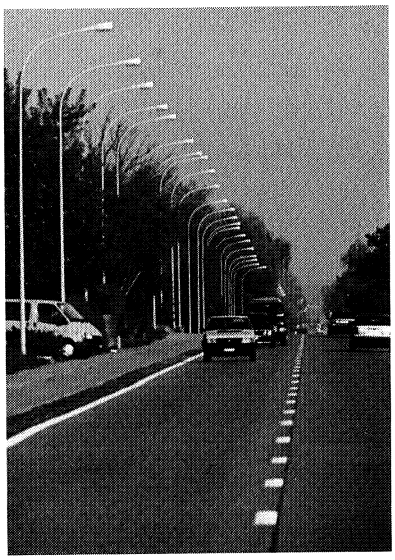
Die Verkehrsteilnehmer in Westdeutschland werden mit 362 verkehrsregelnden und wegweisenden Schilderarten konfrontiert.

Aeusserst unerfreulich im Bild eines Strassenraums sind die an wuchtigen Auslegern oder Portalrahmen montierten Lichtsignale, Wegweiser und Einspurtafeln bei mehrspurigen Fahrbahnen. Diese Konstruktionen negieren den menschlichen Massstab und dienen vorab der möglichst flüssigen Verkehrsabwicklung. Wenn sie auch auf Autobahnen nicht zu umgehen sind, dann sollten sie doch auf den übrigen Strassen nur in Spezialfällen angeordnet werden. Je mehr man sich dem Siedlungszentrum nähert, desto weniger darf der Verkehr und sein Zubehör das Strassenbild dominieren. Mit sinkenden Geschwindigkeiten sinkt auch die Forderung nach grosser Erkennungsdistanz und damit auch eine Hauptbegründung von Ueber-Kopf-Signalen.

6.4 Beleuchtung

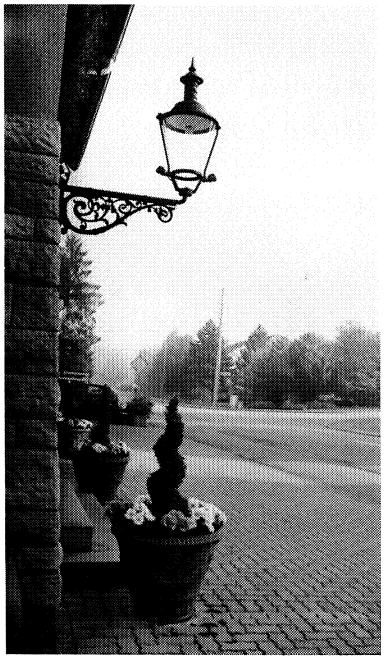
Beleuchtungskörper sind Elemente der Sicherheit für Fussgänger und Fahrzeuge. Sie schaffen auch eine bestimmte Ambiance im nächtlichen öffentlichen Bereich.

Weihnachtsbeleuchtungen sind ausschliesslich Ambiance-Elemente. Zu beachten sind auch die Leuchtquellen kommerzieller Natur: Läden, Reklamebeleuchtung, welche im grossstädtischen Bereich die öffentliche Beleuchtung oft übertrumpfen. Unter normalen Verhältnissen ist eine vernünftige Ausleuchtung des Strassenraums selbstverständlich; wir plädieren jedoch für eine massvolle und differenzierte Anwendung, die sich an der Benützergruppe orientiert, auf welche die Strassen-Ambiance hauptsächlich auszurichten ist.



In vielen Fällen können Ortsverbindungen ohne oder mit einer bescheidenen öffentlichen Beleuchtung ausgestattet werden. Die noch bis vor kurzem gerne ausgeführten Kandelaberalleen in der Landschaft sind ein Unding - nicht nur aus Gründen der Energieökonomie, sondern auch in ästhetischer Hinsicht. Zudem ist zu beachten, dass die perspektivische Wirkung einer stereotyp angeordneten Kandelaberkolonne die Autofahrer zu höheren Geschwindigkeiten animiert.

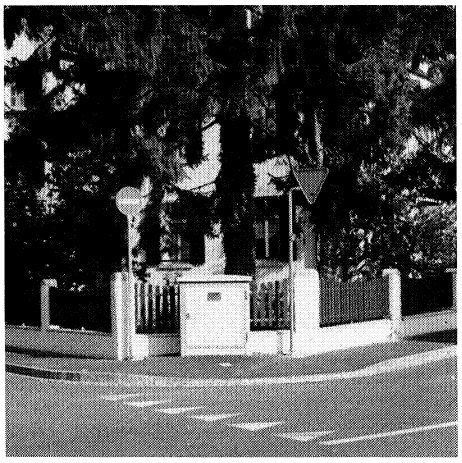
Innerorts empfiehlt sich eine auf die spezifischen Verhältnisse abgestimmte Beleuchtung, welche besondere Gefahrenstellen und räumliche Qualitäten hervorheben soll. Die neuen, leider oft angewandten pseudo-nostalgischen Leuchten gehören nicht in den öffentlichen Raum; denn dieser wird nicht mehr mit Gas erhellt. Schlichte, funktionell richtige Beleuchtungskörper sind den "stilvollen" vorzuziehen - auch im historischen Stadtgefüge.



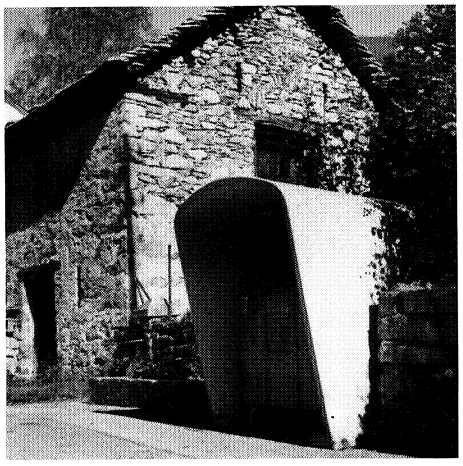
6.5 Möblierung

Als Möblierung bezeichnen wir die verschiedenen Objekte, welche im öffentlichen Strassenumfeld notwendig oder erwünscht sind. Sie reichen vom Papierkorb bis zum Tramhäuschen, sind selten mobil, gebärden sich aber wie Mobiliar: sie stehen herum.

Wenn der Elektrokasten wie ein Monument die Strassenecke ziert



oder wenn neben dem Rustico ein aerodynamisch geformter Betonkasten steht,



dann hat Gestaltung entweder versagt oder nicht bewusst stattgefunden. Auch hier trägt der Gestalter eine grosse Verantwortung. Die Wahl des Objekts, Material, Form, Proportion, Farbe usw., aber auch die Festlegung des Standorts sind mit grosser Sorgfalt vorzunehmen, mit Blick auf das Detail, aber immer auch auf das Gesamtbild des Strassenraums. Auch ein an sich optimal gestaltetes Objekt, das vielleicht aus einem Wettbewerb hervorgegangen ist, kann in einer andersartigen Umgebung störend und fehl am Platz sein. Deshalb sind auch standardisierte Objekte jeweils mit kritischer Vorsicht einzusetzen. Der Standardisierung sind auch durch den Wunsch nach individueller Ausprägung Grenzen gesetzt.

7. Schlussfolgerungen

Einige Haupterkenntnisse möchten wir nochmals hervorheben:

- Wenn eine Strasse neu gebaut oder umgebaut wird, dann nimmt der gesamte Strassenraum eine neue, veränderte Gestalt an.

- Die Ambiance eines Strassenraums beeinflusst unser Verhalten und unser Wohlbefinden ganz allgemein und zwar so stark, dass die Gestaltung nicht dem Zufall überlassen und als Produkt einiger technischer Anordnungen in Kauf genommen werden darf.

- Dass andere Auswirkungen des Strassenverkehrs, wie etwa Lärm und Abgase, unser Wohlbefinden noch viel direkter und massiver beeinflussen - ein schlecht gestalteter Strassenraum macht uns nicht unmittelbar physisch krank -, enthebt uns der gestalterischen Verantwortung nicht.

- Die Gestaltung des Strassenraums wird durch eine Vielzahl von Elementen bestimmt, die mit sehr unterschiedlichen Gewichten und in jedem Strassenabschnitt wieder in neuer Zusammensetzung zum Gesamtbild beitragen.

- Die Beurteilung der Gestaltungsqualität erfolgt weitgehend subjektiv. Wenn aber die Bemühungen um eine gute Gestaltung von einer echten, intensiven Auseinandersetzung mit der Aufgabe getragen sind, dann wird in jedem Fall eine objektive Verbesserung stattfinden.

Die mit Strassenbau Beschäftigten und damit den Strassenraum Gestaltenden tragen in allen Phasen (Planung, Projektierung, Ausführung, Unterhalt, Erneuerung) eine grosse Verantwortung nicht nur für die funktionellen, sondern auch für die gestalterischen Ausprägungen des Werkes. Die wichtigsten Massnahmen, um diese Verantwortung besser wahrnehmen zu können, sehen wir in den drei Punkten:

- Förderung des Problembewusstseins

  Sowohl die Strassenfachleute als auch die allgemeine Bevölkerung muss sich der Wichtigkeit der Strassenraumgestaltung stärker bewusst werden. Diesbezügliche Aktionen sind zu unterstützen.

- Förderung der Sensibilität

  Die Schulung des Auges ist zu pflegen, damit die Urteilskraft und die Sachkompetenz insbesondere der Fachleute in gestalterischen Fragen erhöht werden. Hier stellt sich vor allem den Ausbildungsstätten, den Fach-, Ingenieur- und Hochschulen eine wichtige Aufgabe.

- Förderung der Kreativität

  Kreativität ist einer der Hauptschlüssel zu besseren Lösungen. Das gilt so ziemlich für alle Gebiete, und damit auch für die Gestaltung eines Strassenraums. Auch wenn es nicht sehr leicht ist, Kreativität zu trainieren und zu fördern, muss dieses Anliegen die gebührende Berücksichtigung in den Ausbildungsprogrammen finden.

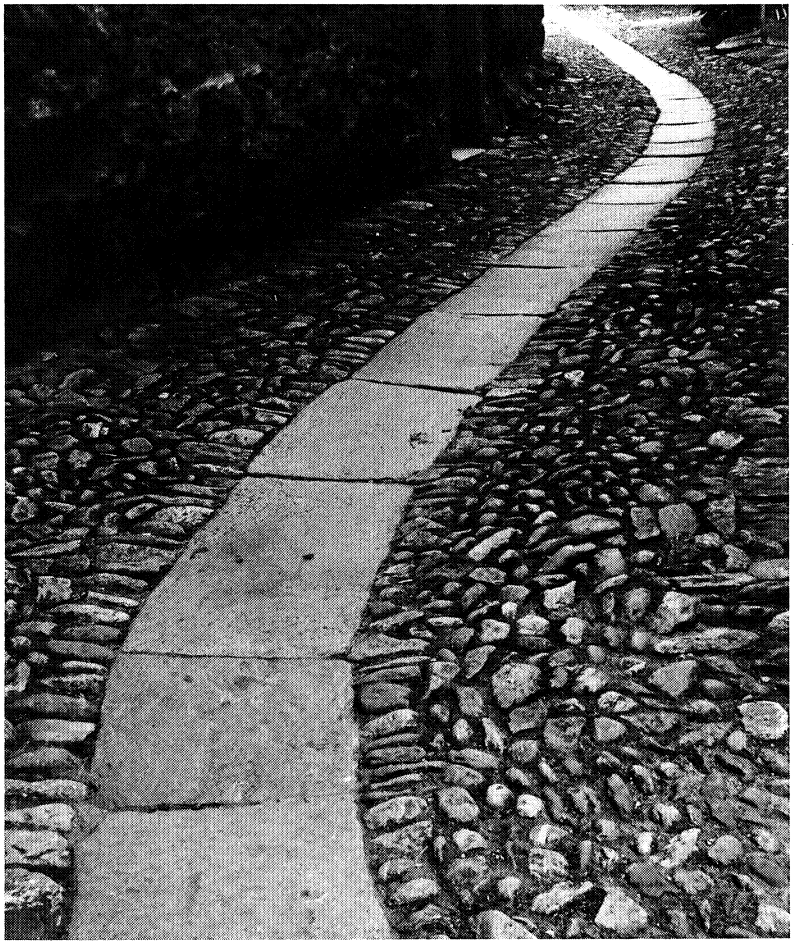
8. Weiteres Vorgehen

Aus dem bisher Gesagten geht unseres Erachtens deutlich hervor, wie wichtig, aber auch wie komplex die gestalterischen Aspekte des Strassenraums sind. Ebenso klar erkennbar scheint uns die Unmöglichkeit, zumindest die Unzweckmässigkeit, Gestaltung in Normen festzulegen.

Anderseits hoffen wir, mit der vorliegenden Arbeit einen Beitrag zur Erhöhung des Problembewusstseins und der Sensibilisierung leisten zu können. (Und gespannt warten wir auf die Bekanntgabe des Glücklichen, dem der erste "VSS-Preis für hervorragende Strassenraumgestaltung" zugesprochen wird!)

Wir empfehlen, von einer eigentlichen Normierung im Bereich der Gestaltung des Strassenraums abzusehen. Allenfalls können die Erkenntnisse der vorliegenden Arbeit zu einer Kopfnorm verwendet werden, die einer Gruppe von Detailnormen vorangestellt werden könnte. In den Normen SN 640 003 bis 640 014 sollten die gestalterischen Anliegen und Aufgaben stärker zum Ausdruck gebracht werden.

Es ist zu überlegen, ob neben der Veröffentlichung als Forschungsbericht eine modifizierte Fassung als Broschüre angeboten werden sollte, um einen erweiterten Kreis auf die Probleme der Strassenraumgestaltung aufmerksam machen zu können.



Literaturverzeichnis

Schweiz

H.P. Lindenmann, St. Frey, M. Schwob
"Gestaltung von Kantonsstrassen in Ortskernen"
Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau, ETH Zürich, Tiefbauamt Basel-Landschaft
Zürich und Liestal, April 1987

H. Buser, A. Klein, G. Masé
"Gestaltung von Grünflächen an Strassen"
Projektierungsrichtlinie
Tiefbauamt Basel-Landschaft
Liestal, 1988

St. Frey, W. Dinkel, R. Gut, R. Berz und W. Stein
"Beleuchtung von Kantonsstrassen, innerorts ohne Ortskern-Bereich; Richtlinien Teil 1"
Tiefbauamt Basel-Landschaft, Elektra BL und Birseck, Ingenieurbüro W. Stein
Liestal, Januar 1987

St. Frey, W. Dinkel, R. Gut, R. Berz und W. Stein
"Beleuchtung von Kantonsstrassen, Ortskern-Bereich; Richtlinien Teil 2"
Tiefbauamt Basel-Landschaft, Elektra BL und Birseck, Ingenieurbüro W. Stein
Liestal, Januar 1987

H. Remund, A. Kost, R. Höin
"Hauptverkehrsstrassen in Ortskernen"
Regionalplanungsverband Luzern, Baudepartement Kt. Luzern
Luzern, Juni 1987

Ch. Kopp
"Strassenraum als Prägestempel; Methode zur Beurteilung von Strassenräumen in Dorfkernen"
Diplomarbeit
Brugg-Windisch, Oktober 1977

W. Brenneisen
"Moderne Bauweisen zur Einfügung von Stützbauwerken und Lärmschutzanlagen in die Landschaft"
Bundesamt für Strassenbau ASB
Bern, November 1984

J. Vomstein, H. Kreis
"Neugestaltung von Strassen und Plätzen sowie neugeschaffene und ausgebaute Fusswege im Gebiet der Stadt Basel 1975 - 1985"
Baudepartement des Kt. Basel-Stadt
Basel, 1987

Referate der Informationstagung vom 27. November 1980 in Biel
"Aussenraumsanierung - ein Beitrag zur Wohnqualität"
SIA-Dokumentation Nr. 46
Zürich, 1980

P. Hartmann
"Landschaft, Siedlung + Strassenbau;
Was müssen wir tun, damit wir in der Sackgasse enden?"
Schweiz. Stiftung für Landschaftsschutz und Landschaftspflege
Bern, 1984

Deutschland

Baudirektor Linckh, Hamburg
"Empfehlungen zur Strassenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ESG 87"
Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
Köln, 1987

M. Schulz-Trieglaff, Bonn
"Empfehlungen für die Anlage von Erschliessungsstrassen EAE 85"
Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
Bonn-Bad Godesberg, Oktober 1985

Arbeitsgruppe Strassenentwurf
"Richtlinien für die Anlage von Strassen, Teil: Erschliessung RAS-E"
Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
Entwurf 1981
Bonn-Bad Godesberg, 1981

Arbeitsausschuss "Landschaftsgestaltung"
"Materialsammlung / Rohmaterial zur Fortschreibung der Richtlinien für die Anlage von Strassen, Teil: Landschaftsgestaltung, RAS-LG 1"
Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
Stand: März 1987

Arbeitsgruppe Strassenentwurf
"Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Strassenplanung MUVS, Ausgabe 1990"
Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen
Köln, 1990

W. Haller, R. Schnüll
"Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten;
Analyse und Dokumentation von Entwurfs- und Gestaltungsmassnahmen"
Forschung Strassenbau und Strassenverkehrstechnik, Heft Nr. 487
Bundesministerium für Verkehr
Hannover, April 1986

R. Baier, Ch. Peter, K-H. Schäfer
"Strassen in Stadt und Dorf;
Planen + Entwerfen mit den neuen Empfehlungen für die Anlage von Erschliessungsstrassen (EAE 85)"
Schriftenreihe 03 "Städtebauliche Forschung", Heft Nr. 03.113
Aachen, 1985

K. Füsser, H. Heinz, D. Rosenstein
"Gestaltungskriterien für Strassenquerschnitte unter Berücksichtigung der Massstäblichkeit zum Umfeld und einer umweltfreundlichen Einbindung der Strassen"
Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen, FA 02.055 G 79 F
Aachen, Oktober 1980

G. Wilhelm, B. Köngeter
"OD-Leitfaden; Empfehlung zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten"
Schriftenreihe der Strassenbauverwaltung Baden-Württemberg, Heft Nr. 1
Stuttgart, Oktober 1988

V. Kren
"Verkehr und Umwelt in Nordrhein-Westfalen, II. Bauwerk Strasse"
Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
2. Auflage, Düsseldorf, 1983

M. Sack
"Lebensraum: Strasse"
Deutsches Nationalkomitee für Denkmalschutz
1. Auflage, Bonn, 1982

Oesterreich

M. Stipek
"Gestaltung von Strasse und Ortsraum"
Handbuch
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Wien, 1988

R. Gälzer, S. Zech. A. Eichberger
"Verkehr und Landschaft"
Beiträge zur Beschreibung und Bewertung von Einflüssen, Heft Nr. 8
Schriftenreihe des Instituts für Landschaftsplanung und Gartenkunst der
Technischen Universität Wien
Wien, 1986

Frankreich

Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
"Securité dans les traversées de petites agglomérations"
Ministère des Transports
Bagneux, Janvier 1984

Centre d'Etudes des Transports Urbains
"...en rue libre...; Cours urbaines, rues à priorité piétonne"
Ministère des Transports
Ministère de l'environnement et du cadre de vie
Bagneux, Décembre 1979