

# VISIONEN EINER VERSTÄNDLICHEN STADTSTRUKTUR

Orientierung durch Hauptstraßennetz, Quartierszugänge und Quartiersplätze Dagmar Everding

38

SRL

BEITRÄGE · PLANERIN 6\_09

Sich am Wohnort und im Lebensumfeld sicher zu fühlen stellt ein menschliches Grundbedürfnis dar. Seine Befriedigung bildet die Voraussetzung dafür, dass Menschen am sozialen und kulturellen Leben ihrer Stadt teilhaben und sich mit ihrer Stadt und Region identifizieren. Eine gute Orientierung trägt zu einer solchen Sicherheit bei.

Am besten orientieren sich Menschen in der Stadt, in der bzw. in deren Umgebung sie aufgewachsen sind. Sie kennen die Wege von ihrem Wohnviertel bzw. von ihrem Dorf in das Stadtzentrum. Sie wissen, wo sich die verschiedenen öffentlichen Einrichtungen befinden: Schule, Rathaus, Schwimmbad, Bücherei etc. Heute verliert sich diese Orientierung zunehmend, weil viele Menschen kaum noch zu Fuß in der Stadt unterwegs sind. Eine weitere Abnahme der Orientierung ist in Zukunft durch den verstärkten Gebrauch von Navigationshilfen zu erwarten.

Wird man in der eigenen Stadt alt, dann konzentriert man sich mehr und mehr auf die vertrautesten Wege, so habe ich es bei meinen Großeltern erlebt und sehe es jetzt bei meinen Eltern. Wird im Alter noch ein Umzug erforderlich, z. B. in eine Wohnanlage für Betreutes Wohnen oder zu einem der Kinder, benötigen die betroffenen Menschen Zeit, um sich in der neuen Umgebung sicher zurechtzufinden. Auch für jüngere Generationen bedeuten die Wechsel des Wohnortes, wie sie heute relativ häufig vorkommen, einen zwischenzeitlichen Mangel an Orientierung. Besonders wenig Zeit, um sich in einer neuen Stadt zurechtzufinden, haben beruflich oder touristisch Reisende.

## ORIENTIERUNGSSYSTEM HAUPTSTRASSENNETZ UND QUARTIERZUGÄNGE

Die Grundorientierung in der Stadt beruht auf dem Verständnis der Stadtstruktur. Diese strukturell geprägte Orientierung wird ergänzt um herausgehobene Merkmale im Stadtraum, die sogenannten Landmarken. Allerdings läuft man nicht ziellos durch einen breiten Stadtraum, bis man an einem markanten Punkt seine Orientierung findet, sondern man begibt sich z. B. auf eine längere Hauptstraße und erinnert sich, dass man in die Straße vor der Kirche mit dem bunten Dach nach links einbiegen muss, um z. B. das Blumengeschäft zu finden. Die Orientierung stiftende Funktion der Hauptstraßen in den Städten ist nicht zu unterschätzen. Über sie erreicht man die verschiedenen Quartiere einer Stadt.

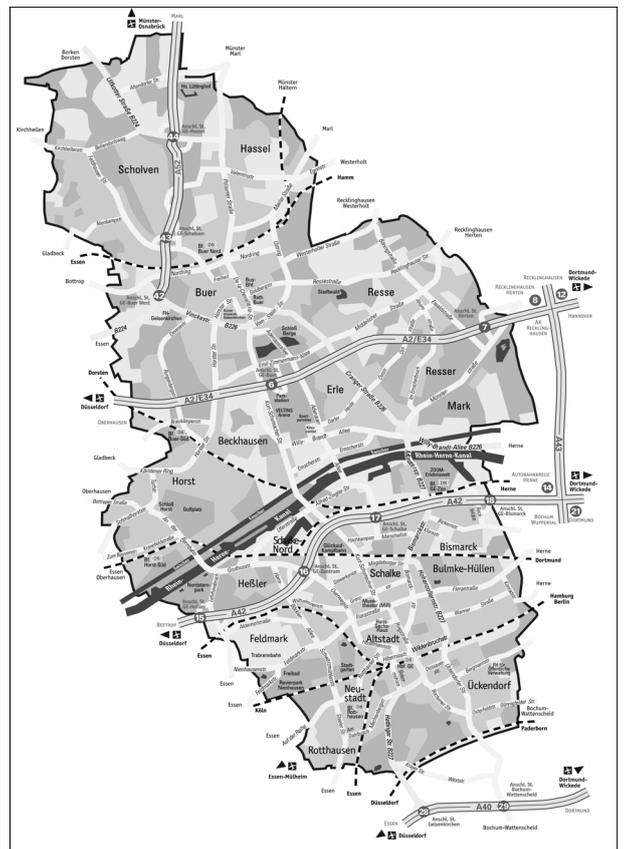
Hilfreich für die Orientierung sind Hauptstraßen, bei denen die Zugänge zu einem oder mehreren Quartieren durch eine platzartige Aufweitung oder durch hervorgehobene Architekturformen schon aus weiter Entfernung erkennbar sind. Das gilt sowohl für die Achse der Hauptstraße selbst als auch von den Quartiersstraßen her gesehen, die auf die Hauptstraße zuführen. In den Stadtraum der Hauptstraßen sollten die Haltestellen des ÖPNV optisch gut erkennbar integriert sein und auch die Zugänge zu den Quartieren z. B. durch eine aufwendigere Ausstattung berücksichtigen. Eine Führung von ÖPNV-Verbindungen entlang der Haupt-

straßen bringt ebenso Vorteile für die Orientierung wie das Vorhandensein von großzügig bemessenen und gut ausgeschilderten Fuß- und Radwegen.

Die Hauptstraßen der Städte bilden ein einfaches Netz, das sich leicht verständlich machen lässt. Es setzt sich im Wesentlichen aus einer Kombination von Radial- und Ringstraßen zusammen. Dieses Netz existiert oft schon mehrere Jahrhunderte und stellt auch in der Zukunft das Hauptschließungsraster der Städte dar. Mithilfe des Hauptstraßennetzes lässt sich die Stadtstruktur auf der gesamtstädtischen Ebene durch eine schematisierte Kartendarstellung der Lage der Stadtquartiere in Zuordnung zum Hauptver-



Platzartige Aufweitung der Grafenberger Allee in Düsseldorf (Fotos: D. Everding)



Hauptstraßennetz der Stadt Gelsenkirchen mit Stadtquartieren (Quelle: Stadt Gelsenkirchen)

kehrsstraßennetz sowie durch ein Informationssystem zum Auffinden der Zugänge zu den Quartieren der Stadt verständlich machen.

Der hohe städtebauliche Wert der Hauptstraßen litt in den letzten Jahrzehnten unter den Belastungen des enorm gewachsenen Kfz-Verkehrs. Teilweise sind sie vierspurig ausgebaut, und an den Kreuzungen ist die Verkehrsfläche für Abbiegespuren zusätzlich aufgeweitet. Dieser Verkehrsausbau geht zulasten der Fußgänger und Nutzer des ÖPNV, aber auch der anliegenden Bewohner und Geschäftsinhaber. Die Bürgersteige in solchen Hauptstraßen sind schmal. Ampelanlagen müssen für eine sichere Überquerung der Straßen sorgen. Lärm, Staub und schnell fahrende Autos beeinträchtigen den Aufenthalt. Die Haltestellen des ÖPNV beschränken sich häufig auf minimale Restflächen, auf denen die Wartenden ungeschützt dem Wetter und dem vorbeifließenden Autoverkehr ausgesetzt sind.

Die Stadtplanung hat in zentralen Lagen auf diese Negativentwicklung reagiert und Hauptstraßen durch einen verkehrsberuhigten Umbau reaktiviert und dadurch zugleich ihre Orientierungsfunktion erhöht. Voraussetzung für die Umsetzung ist allerdings die Möglichkeit, einen Teil des Verkehrsflusses auf andere Straßen verlagern zu können.

Durch technologische Entwicklungen bei den Automobilen zeichnet sich nun bereits für die nahe Zukunft ein besser verträglicher motorisierter Individualverkehr ab, der Perspektiven für eine Wiedergewinnung stadträumlicher Qualitäten der Hauptverkehrsstraßen eröffnet. Kraftfahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffmotor werden bedeutend weniger Lärm und auch weniger luftbelastende Schadstoffe im Verkehrsraum verursachen. Denn auch wenn vom Fahrzeug keine Emissionen ausgehen, so ist doch die Produktion des Stroms bzw. des Wasserstoffs mit Emissionen verbunden, die in Abhängigkeit von der eingesetzten Technologie mehr oder weniger hoch sind. Zu erwarten ist eine Trennung des Kraftfahrzeugparks in Pkw für den Stadt- und Regionalverkehr sowie in Autos für längere Strecken. Reine Stadtautos benötigen weniger Leistungsstärke sowie weniger Umfang und Gewicht. Dadurch ist auch ihr Platzbedarf geringer.

Von der Informationstechnologie lassen sich ebenfalls Verbesserungen für den innerstädtischen Autoverkehr der Zukunft erwarten: Einparkhilfen und Abstandswahrer verringern das Unfallrisiko, Navigationssysteme reduzieren den Suchverkehr, erleichtern die Aufmerksamkeit und senken die Staubbildungsgefahr.

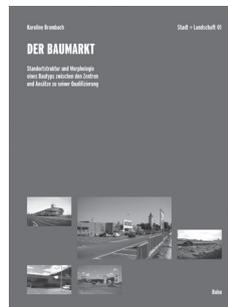
Der ruhende Verkehr, der heute viel Platz im Straßenraum beansprucht und den Fußgängern die Orientierung erschwert, kann in Garagen mit rotierenden Plattformen untergebracht werden, die schnell und sicher zu nutzen sind.

Inwieweit sich Bewohner und Unternehmen mit ihrer Stadt identifizieren, hängt auch davon ab, ob ihnen die Straßen, Plätze, Grünanlagen und Baulichkeiten der Stadt sowie ihre räumliche Struktur vertraut sind. Die Internetplattformen der Kommunen, Verkehrsgesellschaften und Tourismusverbände bieten die Möglichkeit, dieses Orientierungsbedürfnis verstärkt aufzugreifen. Die Informationen, die hier zur Verfügung stehen, werden in naher Zukunft auch von Mobiltelefonen aus abrufbar sein. Fußgängern, Radfahrern und Menschen im Rollstuhl wird die Suche nach

## Schriftenreihe Stadt + Landschaft Städtebau-Institut Universität Stuttgart Neuerscheinungen Januar 2010

Karoline Brombach

### Der Baumarkt



Standortstruktur und Morphologie eines Bautyps zwischen den Zentren und Ansätze zu seiner Qualifizierung

Euro 44,-, 290 Seiten, 19,0 x 25,6 cm, Broschur, zahlreiche farbige Abbildungen u. Pläne, ISBN 978-3-939486-43-5

Stadt + Landschaft 1

Anne Mayer-Dukart

### Handel und Urbanität



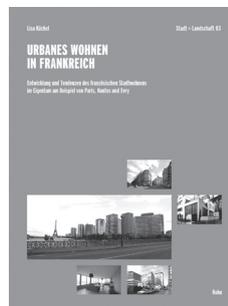
Städtebauliche Integration innerstädtischer Einkaufszentren

Euro 49,-, 352 Seiten, 19,0 x 25,6 cm, Broschur, zahlreiche farbige Abbildungen u. Pläne, ISBN 978-3-939486-42-8

Stadt + Landschaft 2

Lisa Küchel

### Urbanes Wohnen in Frankreich



Entwicklung und Tendenzen des französischen Stadtwohnens im Eigentum am Beispiel von Paris, Nantes und Evry

Euro 49,-, 340 Seiten, 19,0 x 25,6 cm, Broschur, zahlreiche farbige Abbildungen u. Pläne, ISBN 978-3-939486-44-2

Stadt + Landschaft 3



Verlag Dorothea Rohn

Dehlenkamp 11 Tel. (0 52 31) 98 07 501  
32756 Detmold Fax (0 52 31) 98 07 503

Expressbestellung: [www.rohn-verlag.de](http://www.rohn-verlag.de)

bestimmten Orten und Adressen durch Mobiltelefone mit integriertem Navigationssystem erleichtert werden.

### ORIENTIERUNGSSYSTEM QUARTIERSPLÄTZE

Auch innerhalb der Stadtquartiere wird eine verständliche Orientierung benötigt. Sie dient vor allem den Bewohnern, deren Lebensraum sich auf die wohnungsnah Umgebung konzentriert. Für ihren Alltag ist es wichtig, zu Fuß, mit dem Rollstuhl oder Rollator Orte im Quartier zu erreichen, an denen sie einkaufen sowie Dienstleistungen in Anspruch nehmen können. Für diesen Zweck nicht bewährt haben sich Quartierskonzepte mit vom Autoverkehr getrennten Fußwegenetzen, da diese Defizite in der Orientierung, in der sozialen Kontrolle und damit in zentralen Aspekten der Sicherheit aufweisen. Unter anderem auch aus dieser Erfahrung leitet sich ab, dass die Hauptfußwege zu den zentralen Orten im Quartier entlang von Straßen mit belebter (bewohnter) Straßenrandbebauung führen sollten.



Brunnenanlage auf dem Quartiersplatz in Kempten-Ost

In vielen Quartieren liegen Geschäfte der Nahversorgung, Arztpraxen, Bank, Friseur, Eiscafé und ähnliche Einrichtungen räumlich nah beieinander. An diesen Orten bestehen häufig schon Platzanlagen, die mit Bänken zum Ausruhen und für die Unterhaltung ausgestattet sind. Dort, wo sie fehlen, sollte nachträglich Raum für eine vom Autoverkehr ungestörte Pause sowie für einen kleinen Nachbarschaftstreffpunkt geschaffen werden. Bei der Planung und Entwicklung neuer Quartiere sollten solche Orte in die Überlegungen von Anbeginn integriert sein. Dies bietet die Chance, bei der städtebaulichen Planung sowohl die Auffindbarkeit als auch die Aufenthaltsqualität der Quartiersplätze auf besondere Weise auszugestalten. Durch einzelne Elemente lässt sich die Besonderheit des Ortes hervorheben, z. B. durch eine Brunnenanlage, durch einen großen alten Baum oder ähnliches.

Mithilfe der Quartiersplätze lässt sich die Stadtstruktur auf der Stadtquartierebene durch eine schematisierte Kartendarstellung des Quartiers und seiner Plätze, die u. a. an den Hauptzugängen zum Quartier sowie an den Quartiersplätzen zu finden ist sowie durch ein quartiersinternes Informationssystem (Wegweiser zu den Quartiersplätzen, Straßenschilder, Hausnummern) verständlich machen.

### EMPFEHLUNGEN

Die Herausarbeitung und städtebauliche Ausgestaltung der Orientierungssysteme „Hauptstraßennetz und Quartiers-

zugänge“ sowie „Quartiersplätze“ in einer Kommune stellt eine kontinuierlich zu leistende Aufgabe der Stadtplanung dar. Sie dient der städtebaulichen Ordnung ebenso wie der Raumbildung und der Stadtgestaltung.

Für den langfristigen Prozess einer barrierefrei gestalteten baulichen Umwelt lassen sich aus dem Hauptstraßennetz, den Quartierszugängen und den Quartiersplätzen auch Prioritäten für die Verkehrsplanung und die kommunalen Umbaumaßnahmen zum Abbau von Barrieren ableiten. Empfohlen werden:

- ▶ Definition des Hauptstraßennetzes einer Stadt, der Quartiere und der Quartierszugänge sowie der Quartiersplätze (Stadtstruktur-Plan);
- ▶ Definition der Quartiersplätze in den Stadtquartieren (Quartierspläne);
- ▶ vorrangige Ausrichtung des Fußwegesystems und des ÖPNV auf das Hauptstraßennetz;
- ▶ funktionale und gestalterische Aufwertung der Hauptstraßen in ihrer Eigenschaft als Orientierungselement;
- ▶ systematischer barrierefreier Ausbau der Fußgängerflächen und der Straßenquerungen an den Hauptstraßen einschließlich der Ausstattung mit sensorischen Orientierungshilfen;
- ▶ systematischer barrierefreier Ausbau der Quartiersplätze und ihrer Zugänge aus den umgebenden Wohngebieten einschließlich der Ausstattung mit sensorischen Orientierungshilfen;
- ▶ Gestaltung der ÖPNV-Haltestellen an den Hauptstraßen: barrierefrei und mit hohem Wahrnehmungswert;
- ▶ städtebauliche Inszenierung der Quartierszugänge an den Hauptstraßen (Landmarken);



Umgebaute Leineweberstraße in Mülheim a.d. Ruhr

- ▶ städtebauliche Aufwertung der Quartiersplätze mit Landmarken und Flächen für Aufenthalt und Kommunikation
- ▶ Installation von durchgängigen Informations- und Orientierungssystemen entlang der Hauptstraßen und in den Quartieren;
- ▶ Verknüpfung des Stadtstruktur-Plans sowie der Informations- und Orientierungssysteme mit den Internetplattformen der Kommunen, Verkehrsgesellschaften und Tourismusverbände als auch mit den Navigationssystemen für Fahrzeuge und Mobiltelefone.

Dagmar Everding, 1954, Dr., Architektin und Planerin, SRL, Referatsleiterin im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen