

Auftraggeber

Kanton Zürich
Baudirektion, Tiefbauamt
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Verfasserin

metron

Metron Zürich AG
Schifflande 26
8001 Zürich
T 044 250 42 50
info@metron.ch
www.metron.ch

Ruedi Häfliger, dipl. Bauing. FH, Verkehrsingenieur SVI
Lukas Fischer, dipl. Ing. FH in Raumplanung
Dario Zallot, BSc FHO in Raumplanung FSU

Beteiligte

Martin Pola, TBA Kt. Zürich, Strasseninspektor, Mitglied der Geschäftsleitung
David Döring, TBA Kt. Zürich, Leiter Qualitätsmanagement
Daniele Pierdomenico, TBA Kt. Zürich, Leiter Unterhaltsregion III
David Ammann, TBA Kt. Zürich, Leiter Entwicklungsprojekte
Stevan Skeledžić, TBA Kt. Zürich, SI, Leiter Fachstelle Sicherheit
Robert Grob, TBA Kt. Zürich, SI, Betriebsleiter Unterhaltsbezirk 5
Christian Kull, TBA Kt. Zürich, P+R, Leiter Projektmanagement West
Pascal Menzi, TBA Kt. Zürich, P+R, Gruppenleiter Projektmanagement Nord
Pascal Kern, AFM, Abteilungsleiter Mobilitätsentwicklung und -steuerung
Urs Günter, AFM, Verkehrsplanung, Leiter Fachstelle Fuss- und Wanderwege
Ute Sakmann, ARE Kt. Zürich, Gebietsbetreuerin Ortsbild und Städtebau
Maresa Schumacher, ARE Kt. Zürich, Sektionsleiterin Süd-West
Daniel Defuns, Kapo Kt. Zürich, Dienstchef Verkehrsordnung
Markus Zimmermann, Kapo Kt. Zürich, stv. Dienstchef Verkehrsordnung

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	7
1 Ausgangslage	8
1.1 Aufgabe und Geltungsbereich	9
1.2 Verfahrensziele	9
1.3 Zielsetzung bei Projekten	10
1.4 Gestaltung und Betrieb im Strassenraum zusammenführen	10
1.5 Das kantonale Staatsstrassennetz	11
2 Gestalterische Grundhaltung	12
2.1 Einleitung	12
2.2 Grundsätze der Strassenraumgestaltung	12
2.3 Strassenraumgestaltung als integraler Prozess	17
3 Systematik	20
3.1 Raumtypen und Elemente	20
3.2 Geltungsbereich und Ausnahmen	21
4 Raumtypen	23
4.1 Kriterien Charakter Siedlung/Strassenraum	24
4.2 Kriterien Verkehrsfunktion	25
4.3 Raumtypen mit Erscheinungsformen	26

Abbildungsverzeichnis

Wo im Dokument nicht anders vermerkt, handelt es sich um eigene Abbildungen.

Abbildung 1	Standards für Staatsstrassen	8
Abbildung 2	Aufgliederung Staatsstrassennetz Kanton Zürich	11
Abbildung 3	Würfel der Strassenraumgestaltung	12
Abbildung 4	Überlagerung der Funktionen einer Ortsdurchfahrt (Basis der Abschnittsbildung)	14
Abbildung 5	Qualitätskriterien für öffentliche Räume	15
Abbildung 6	Objektiv und subjektiv sichere Strassenräume	16
Abbildung 7	Bestandteile Strassenraum	17
Abbildung 8	Ausschnitte Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern	19
Abbildung 9	Ausschnitte Leitbild Stadtboulevard	19
Abbildung 10	Systematik Raumtypen mit Erscheinungsformen und Elementekatalog	20
Abbildung 11	Übersicht Raumtypen mit Erscheinungsformen	23
Abbildung 12	Systematik Raumtypen in Bezug zu Verkehrsfunktion und Siedlung	26

Glossar

ARE	Amt für Raumentwicklung
AFV	Amt für Verkehr (bis 31.12.2020)
AFM	Amt für Mobilität (ab 1.1.2021)
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
FALS	Fachstelle Lärmschutz
FGSO	Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (gemäss VSS 40 214)
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
Kapo	Kantonspolizei Zürich
MIV	Motorisierter Individualverkehr
P+R	Abteilung Projektieren und Realisieren (TBA)
SI	Abteilung Strasseninspektorat (TBA)
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SN	Schweizer Norm
SNG	Schweizer Guideline (VSS 40 303)
SSV	Signalisationsverordnung
TBA	Tiefbauamt Kanton Zürich
Vorstudie	Phase 2 SIA 112
Vorprojekt	Phase 3 SIA 112
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute



Christian Menn:

«Ebenso wichtig wie der kulturelle Kontext sind auch das topografische und das gewachsene Umfeld. Am Anfang eines Entwurfs denke ich nicht an das Tragsystem der Brücke, sondern an die Umgebung, in die sie sich einfügen soll.»

(TEC21, 20.1.2012)

«Die Ästhetik ist zusammen mit der Wirtschaftlichkeit eine wichtige kreative Zielsetzung. Sie dürfen aber nie die Funktionalität beeinträchtigen.»

(SWISS ENGINEERING 9/2013)

Zusammenfassung

Das Dokument «Gestaltung Staatsstrassen, Methodik zur Strassenraumgestaltung» definiert die Methodik zur Gestaltung und Materialisierung von Staatsstrassen im Kanton Zürich und bildet diesbezüglich die Grundlage zur Überarbeitung und Ergänzung des TBA-Regelwerks (Gesamtwerk aus Normalien, Fachhandbuch Kunstbauten, Richtlinien, Merkblätter etc.). Behandelt wird hier die Gestaltung von Staatsstrassen. Betriebliche sowie finanzielle Rahmenbedingungen für Staatsstrassen sind nicht Bestandteil dieses Dokuments. Betriebliche Rahmenbedingungen beeinflussen aber die Elemente, die hier vorgestellt werden.

Gerade innerorts sollen Staatsstrassen künftig nicht «blind» durch Siedlungen geführt werden, sondern auf ihren Kontext eingehen. Gestaltung und Materialisierung sollen so gewählt werden, dass alle an die entsprechenden Räume gestellten Anforderungen möglichst gleichwertig berücksichtigt und erfüllt werden können. Dabei gilt es auch die Zusammenhänge zwischen Strassenraumgestaltung und Aspekten der Verkehrssicherheit, der Hindernisfreiheit (Strasseninfrastruktur für Menschen mit Beeinträchtigungen) sowie der Verhaltensbeeinflussung zu berücksichtigen.

Das vorliegende Dokument ist kein determinierendes Planungsinstrument. Die Gestaltung und die Materialisierung sind stets aus dem Ort und aus der Situation heraus zu entwickeln und bedürfen einer Abwägung der verschiedenen Anforderungen. Grundlage dieser Abwägung ist die gestalterische Grundhaltung, die im Kapitel 2 formuliert ist.

Für die Materialisierung und die Gestaltung der Staatsstrassen wurde in einem separaten Dokument im Sinne von Erläuterungen (vgl. Abbildung 1 zum Aufbau der Standards Staatsstrassen) ein Elementekatalog entwickelt (Dokument «Elementekatalog zur Gestaltung Staatsstrassen»). Er umfasst Standardelemente, mögliche Alternativen und Spezialfälle. Diese sind 14 Themenfeldern zugeteilt. Jedem Element ist zudem ein räumlicher Anwendungsbereich zugewiesen: einer oder mehrere von vier «Raumtypen». Bei den Raumtypen handelt es sich um typische Staatsstrassenabschnitte. Die Kriterien für die Zuweisung konkreter Strassenabschnitte zu diesen Raumtypen sind im Kapitel 3 zu finden.

Die Festlegungen in den Standards für Staatsstrassen und in den entsprechenden Dokumenten gelten für das gesamte in der Zuständigkeit des Kantons befindliche Staatsstrassenetz und sind für die Planung und die Projektierung verbindlich. Für Gemeinden hat das Dokument empfehlenden Charakter. Abweichungen von den Festlegungen dieses Dokuments sind in Strassenabschnitten mit Ortsbild- und/oder Landschaftsschutz sowie im Zusammenhang mit kommunalen Leitbildern zum Strassenraum möglich. Dies gestattet, auf historische und geschützte Ortsbilder oder auf räumliche Entwicklungsabsichten der Gemeinden einzugehen.

1 Ausgangslage

Die Erarbeitung der neuen Strassenstandards begann 2019/2020 mit der Formulierung einer neuen Haltung zur Gestaltung und Materialisierung von Staatsstrassen. Die neuen Strassenstandards bestehen aus einer Vielzahl von Dokumenten (vgl. Abbildung 1). Ein wichtiges fortführendes Dokument zur vorliegenden «Methodik Strassenraumgestaltung» ist das Dokument «Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung» (Ebene 3). Weiter bezieht sich das zusätzliche Dokument «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» des TBA auf die nachfolgend beschriebene Methodik zur Abschnittsbildung dieses Berichts und generiert Inhalte, die über das Dokument «Methodik Strassenraumgestaltung» abgehandelt werden.

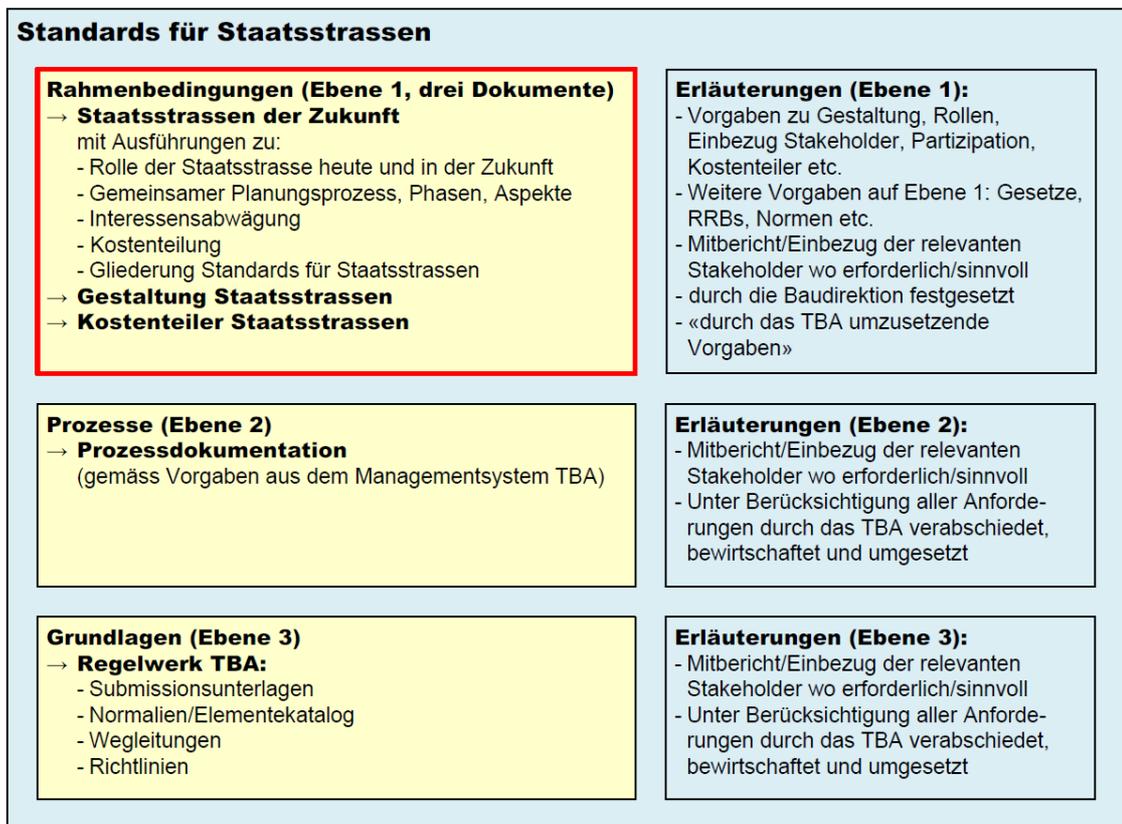


Abbildung 1 Standards für Staatsstrassen

1.1 Aufgabe und Geltungsbereich

Die Dokumente «Methodik zur Strassenraumgestaltung» und «Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung» bauen auf den Inhalten der bestehenden Normalien, Richtlinien, Arbeitshilfen, Merkblätter und Formulare auf. Sie definieren Methoden und Elemente, die einen wesentlichen Einfluss auf das Erscheinungsbild von Staatsstrassen haben. Beide Dokumente sind für die Planung und die Projektierung von Staatsstrassen im Kanton Zürich verbindlich. Für Gemeinden bzw. Gemeindestrassen haben sie empfehlenden Charakter.

Das vorliegende Dokument bildet den aktuellen Wissensstand zu einer zeitgemässen, auf heutige Herausforderungen abgestimmten Strassenraumgestaltung ab. Um neuen Erkenntnissen Rechnung zu tragen, wird das Dokument in jeder Legislaturperiode aktualisiert und ergänzt.

Das separate Dokument «Wegleitung Hitzeminderung bei Strassenprojekten» ergänzt das vorliegende Dokument in der Methodik aus Sicht der Hitzeminderung.

Das vorliegende Dokument ist als übergeordnete Vorgabe zu den bestehenden Normen und Vorgaben zu verstehen.

1.2 Verfahrensziele

Für die Erarbeitung der neuen Grundhaltung zur Gestaltung wurden durch die beteiligten kantonalen Amtsstellen vorgängig folgende Verfahrensziele und Erwartungen festgehalten:

1.2.1 Wirkungsziele «muss»

- Die erarbeiteten Gestaltungselemente und Materialien müssen neben gestalterischem und umwelttechnischem Anspruch auch der Langlebigkeit und der Robustheit der Strassenanlage dienen.
- Das TBA strebt ein angeglichenes Erscheinungsbild im Kanton Zürich an, wozu die definierten Gestaltungselemente und Materialien beitragen müssen.

1.2.2 Wirkungsziele «soll»

- Die Definition von standardisierten Gestaltungselementen und Materialien sowie ein kalkulierbarer Mitteleinsatz sollen eine haushälterische Planung ermöglichen.
- Die Gestaltungselemente und die Materialien sollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.
- Das Erlangen von standardisierten Gestaltungselementen und Materialien soll ein effizientes Arbeiten in den Projektphasen der Realisierung und im Unterhalt ermöglichen.
- Alle Gemeinden sollen bei der Ausstattung der Staatsstrassen auf ihrem Gemeindegebiet gleich behandelt werden. Die standardisierten Gestaltungselemente und Materialien erleichtern dies.

1.3 Zielsetzung bei Projekten

Die Dokumente zur Gestaltung von Staatsstrassen enthalten einen Katalog mit Gestaltungselementen und Materialien. Sie legen auch den (räumlichen) Anwendungsbereich dieser Elemente und Materialien fest. Die Wahl des am besten für die entsprechende Situation geeigneten Elements und Materials hat aufgrund eines projektspezifischen Zielsystems zu erfolgen.

Zielsetzungen für die Gestaltung von Strassenräumen sind, aufbauend auf dem Zielsystem des Tiefbauamts, projektspezifisch und, wo sinnvoll, nach Streckenabschnitten differenziert festzulegen. Die lokalen Bedürfnisse sind darin angemessen zu berücksichtigen. Idealerweise widerspiegeln die Zielsetzungen die Anforderungen aller Betroffenen und sind Ergebnis einer Aushandlung im Planungsprozess.

1.4 Gestaltung und Betrieb im Strassenraum zusammenführen

Die Gestaltung von Strassenräumen ist eine interdisziplinäre Aufgabe. Die Dokumente zur Gestaltung der Strassenräume dienen hierfür als Leitlinie, als Hilfestellung und als Instrument zur Abwägung der verschiedenen Anforderungen. Zu betrieblichen Abhängigkeiten machen die Dokumente keine verbindlichen Aussagen. Die Systematik aus Standardelementen und dazugehörigen Alternativen/Spezialfällen lässt ausreichend Anwendungsspielraum, um auf die spezifischen Rahmenbedingungen eines Projekts adäquat reagieren zu können. Die Abstimmung zwischen den Interessen des Betriebs und den Interessen der Gestaltung hat in jeder Phase stufengerecht zu erfolgen. Unter den betrieblichen Anforderungen sind insbesondere zu berücksichtigen (nicht abschliessend):

- Anforderungen des kantonalen Verkehrsnetzes für MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr (Klassierung/Hierarchisierung)
- Verkehrsbelastung und erforderliche Leistungsfähigkeit des Strassenabschnitts / der tangierten Verkehrsknoten
- Geschwindigkeitsregime und angestrebtes Verkehrsverhalten
- Umweltbelastungen (Luft-/Lärmbelastung, Hitzeminderung)

Eine erste Auslegeordnung erfolgt bei Projektstart zwischen TBA, Gemeinde und Planungsbüro.

1.5 Das kantonale Staatsstrassennetz

Staatsstrassen bilden zusammen mit den Nationalstrassen die Basis des Zürcher Strassennetzes. Sie stellen die übergeordnete Erreichbarkeit sicher. In Siedlungsräumen übernehmen sie zudem Funktionen der lokalen Erschliessung. Nicht das gesamte Staatsstrassennetz ist gleichermaßen von den Festlegungen dieses Dokuments tangiert. Es kann davon ausgegangen werden, dass die hier definierten Elemente primär bei regionalen Verbindungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zur Anwendung kommen werden. Diese machen zusammen rund 1570 km aus. Davon abzuziehen sind die Strassen innerhalb der Stadtgebiete von Zürich und Winterthur (ca. 15 %). Hier liegt die Zuständigkeit für die Strassenraumgestaltung auf kommunaler Ebene. Die vier in diesem Dokument definierten Raumtypen betreffen somit rund 1340 km (85 %). Davon liegen wiederum etwa zwei Drittel ausserhalb (hier kommt Raumtyp 1 zum Einsatz) und ein Drittel liegt innerhalb des Siedlungsgebiets (hier kommen die Raumtypen 2, 3 und 4 zum Einsatz). Von den Abschnitten innerhalb der Siedlung liegen rund 9 % in Zentrumsgebieten. Hier wird somit voraussichtlich primär der Raumtyp 4 zur Anwendung kommen.

Die Abbildung zeigt die Verhältnisse grob auf. Die vorliegenden Zahlen sind im Sinne der technischen Machbarkeit stark gerundet worden.

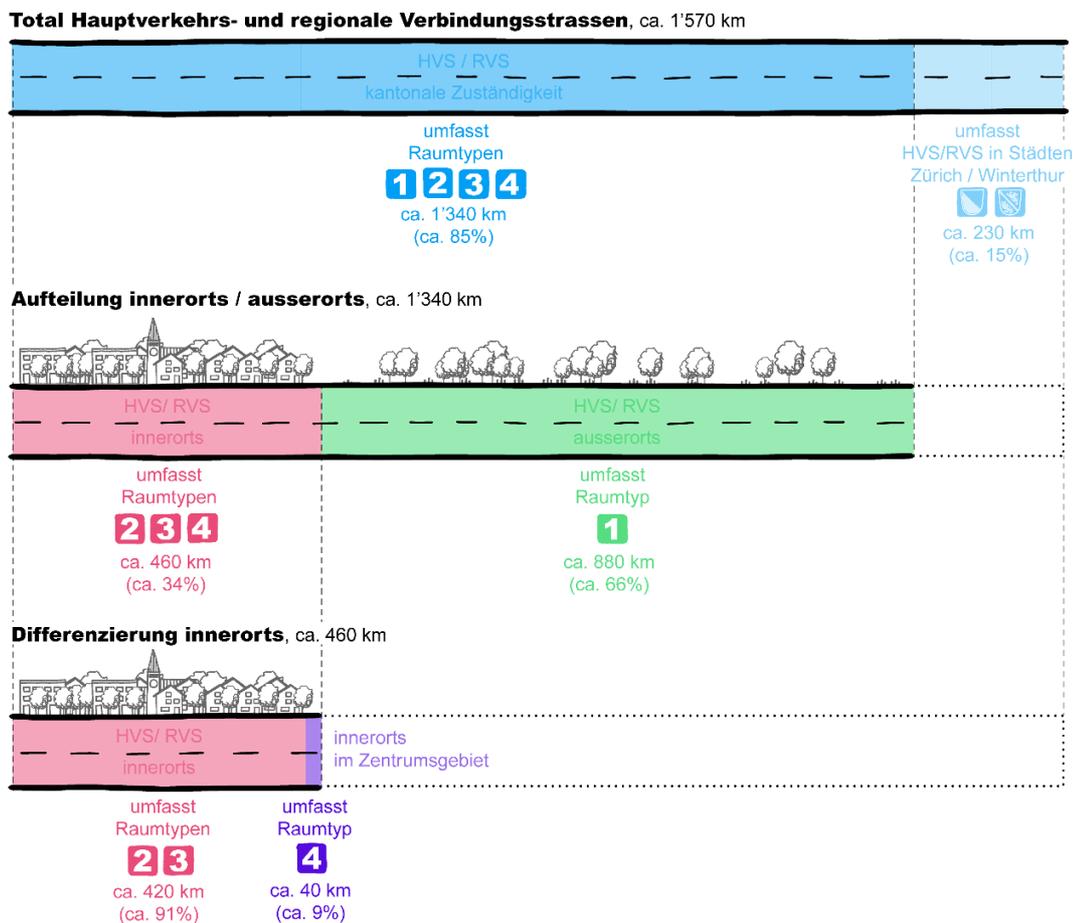


Abbildung 2 Aufgliederung Staatsstrassennetz Kanton Zürich

Zahlen: Auswertungen Tiefbauamt Kanton Zürich, Stand Oktober 2020

2 Gestalterische Grundhaltung

2.1 Einleitung

Basis der Angleichung der Erscheinungsbilder der Staatsstrassen im Kanton Zürich ist eine durchgängige gestalterische Grundhaltung. Sie ist auch zur Herleitung der Gestaltungselemente zentral. Die wichtigsten Aspekte dieser Grundhaltung werden hier erläutert.

2.2 Grundsätze der Strassenraumgestaltung

Eines der obersten Ziele bei der Gestaltung von Strassenräumen ist das Erreichen eines Zustands, der funktionelle, sicherheitstechnische und gestalterische Anforderungen gleichermassen erfüllt. Eine bewusste, sorgfältige Gestaltung von Strassenräumen ermöglicht es, die Anforderungen in Einklang zu bringen.

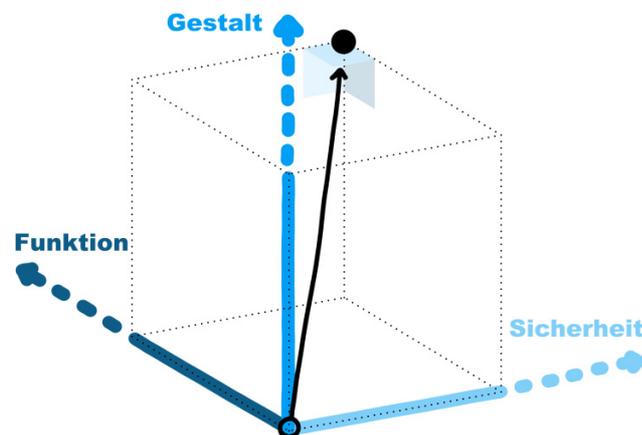


Abbildung 3 Würfel der Strassenraumgestaltung

Quelle: i.A.a. VSS 40 303

Weil die Gestaltung von Strassen nicht normiert werden kann, lässt sich die angestrebte optimale Strassenraumgestaltung nicht immer auf die gleiche Art und Weise erreichen. Vielmehr bedarf es dafür einer bewussten Abwägung unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Anforderungen. Das vorliegende Dokument liefert daher keine pfannenfertigen Gestaltungsvorschläge oder Standardquerschnitte, sondern einen Baukasten mit gewichteten und unter umschriebenen Voraussetzungen anwendbaren Elementen. Die Vorgaben lassen den Projektierenden bewusst Anwendungsspielräume. Zur Ausgestaltung dieser Spielräume sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten.

2.2.1 Gestaltung soll ortsspezifische Eigenheiten aufnehmen können

Gemäss den Wirkungszielen soll eine Angleichung der Erscheinungsbilder der Staatsstrassen erreicht werden. Die Methodik legt jedoch Wert darauf, dass die Strassen trotz dieser Vorgaben nicht «blind» durch Siedlung und Landschaft geführt werden. Sie sind gut in den Siedlungs- und Landschaftsraum einzubetten und entsprechend zu gestalten. Strassen prägen das Erscheinungsbild, das Image von Landschaften und Ortschaften. Deshalb soll auch die Gestaltung von Staatsstrassen – innerorts wie ausserorts – auf regionale und lokale Eigenheiten und generell auf den räumlichen Kontext eingehen. Einer vertieften Betrachtung bedarf dabei die siedlungsverträgliche Abwicklung des Verkehrs in Ortszentren.

Bei Abschnitten ausserorts sind bei der Projektierung zusätzlich zu den in den folgenden Kapiteln genannten Aspekten folgende weitere Grundsätze zu beachten:

- Das bestehende Netz soll logisch ergänzt werden (was auch für Innerortsabschnitte zutrifft).
- Die Strassenführung orientiert sich an den bestehenden Siedlungen und Landschaftselementen.
- Die Strassenführung macht die Landschaft erlebbar.
- Die Strassenführung weist eine gute Dramaturgie auf (Abfolge).
- Richtungswechsel werden eindeutig und gut erkennbar gestaltet (optische Linienführung).
- Die Strassenraumgestaltung berücksichtigt internationale Standards zu selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Strassen.

Im «Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung» sind die baulich-gestalterischen Grundprinzipien (Mauern, Oberflächen, Abschlüsse etc.) für jedes der definierten Elemente umschrieben. Farbgebung und Materialität werden nicht abschliessend festgelegt. So ist es im Rahmen der Projektierung möglich, den regionalen Kontext zu berücksichtigen. Beispielsweise können Oberflächen wie Pflasterungen mit ortstypischen Materialien gestaltet werden, lokal übliche Strassenbaumarten für strassenbegleitende Alleen und Baumgruppen gewählt oder ortsübliche Sockelmauern und Geländer verwendet werden.

2.2.2 Strassenraumgestaltung beeinflusst das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

Die Gestaltung von Strassen hat einen wesentlichen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. Dies kommt vor allem innerorts zum Tragen. Denn hier sind die Anforderungen an den Strassenraum mannigfaltig und gehen über die reine Verkehrsfunktion der Strasse hinaus, was zu komplexen Situationen führen kann. Um in solchen Situationen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, kann es zielführend sein, Verkehr und Siedlung als Einheit zu betrachten und beispielsweise Elemente anzuwenden, welche die Trennwirkung der Staatsstrasse reduzieren. So wird der Strassenraum zu einem Teil des Siedlungsraums.

Wo und in welchem Umfang das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden über die Strassenraumgestaltung beeinflusst werden soll, ist im Rahmen der Planung festzulegen und auf die Erfordernisse der Siedlung und/oder des Kontexts abzustimmen. Innerorts kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass der Bedarf an verhaltenssteuernden Elementen mit wachsender Nähe zum Zentrum steigt. Denn neben der Komplexität der Verkehrsabläufe steigen hier auch die vonseiten der Siedlung gestellten Anforderungen (attraktive Ortszentren, Bepflanzung und Belebung der öffentlichen Räume, hohes Querungsbedürfnis etc.). Auch ausserorts kann man über die Gestaltung auf das Verkehrsverhalten einwirken. So etwa über die Orientierung, über die aktive Lenkung der Aufmerksamkeit, über die Standardisierung und die Prägnanz der Strassenraumgestaltung, über die Verbesserung der Erkennbarkeit von Konfliktbereichen und über die Erhöhung der passiven Sicherheit.

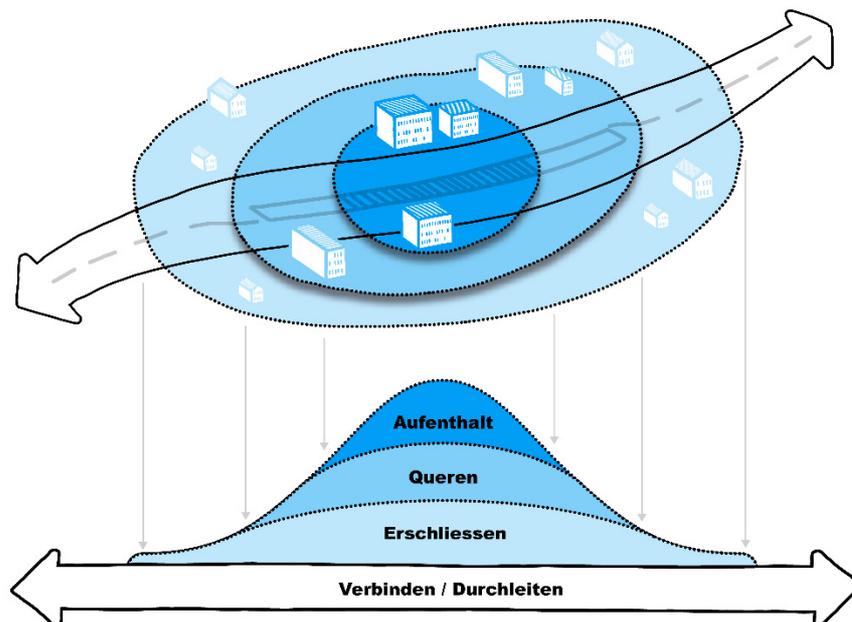


Abbildung 4 Überlagerung der Funktionen einer Ortsdurchfahrt (Basis der Abschnittsbildung)

Eine Ortsdurchfahrt besteht in aller Regel aus verschiedenen Abschnitten mit unterschiedlichen Anforderungen und Funktionen. Um diesen gerecht zu werden, gilt es, Abschnitte mit gleichartigen Anforderungen und Funktionen zusammenzufassen und den vier Raumtypen (mit Erscheinungsformen, siehe 4.3) zuzuweisen. Eine auf die Raumabschnitte und -typen abgestimmte Strassenraumgestaltung macht die wechselnden und sich überlagernden Funktionen optisch wahrnehmbar. Verkehrsteilnehmende werden so angeregt, ihr Fahrverhalten der Situation anzupassen.

2.2.3 Strassenraumgestaltung ist wichtig für die freiräumliche Qualität in Siedlungen

Die Strassenraumgestaltung soll innerhalb von Siedlungen immer den gesamten Raum, also den Raum von Fassade zu Fassade, betrachten. Auch hierbei geht es um das Abstimmen von allen an den Raum gestellten funktionalen und anderweitigen Anforderungen: Strassenräume sind als Ganzes verträglich in den Siedlungskontext einzupassen. Die Gestaltung von Staatsstrassen hat daher nicht nur die verkehrlichen Abläufe zu klären (Betrieb), sondern auch freiräumliche Qualitäten zu schaffen (Gestaltung). In Zeiten der baulichen Verdichtung nach innen, in denen Freiräume ein knappes Gut darstellen und deshalb über eine hohe Qualität verfügen müssen, erhält diese Thematik zusätzliche Bedeutung. Strassenräumen kommt in baulich verdichteten Siedlungen eine wichtige Rolle in der Gewährleistung hochwertiger, gut vernetzter Freiräume zu.

Hochwertige Freiräume bieten ihren Benutzer*innen primär Schutz, Komfort und Beglückendes (siehe Abbildung unten). Hinter diesen Begriffen verbergen sich zahlreiche Themenfelder:

- **Schutz:**
Angst vor Verkehr nehmen (Trennwirkung der Strasse reduzieren)
- **Komfort:**
Gute Bodenbeläge (Materialisierung Gehbereiche, Vorzonen, Plätze), gute Beleuchtung
- **Beglückendes:**
Sonne und Schatten (Beschattung von Aufenthaltsräumen/Gehbereichen); gutes Design, hochwertige Details, hochwertige Materialien (Materialisierung); Bäume, Grünanlagen, Wasser (hitzemindernde Elemente)

Schutz	Schutz vor Verkehr und Unfällen - Sicherheitsgefühl	Schutz vor Verbrechen - Sicherheitsgefühl	Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen
Komfort	Angebot für Fussgänger*innen	Aufenthaltsgelegenheit	Sitzgelegenheiten
	Sehenswürdiges	Orte für Kommunikation	Orte für Spiel und Sport
Beglückendes	Grössenverhältnisse	angenehme klimatische Verhältnisse	positive Sinnesindrücke

Abbildung 5 Qualitätskriterien für öffentliche Räume

In Anlehnung an «Städte für Menschen, Jan Gehl»

2.2.4 Der Einfluss auf die Sicherheit der Verkehrsanlagen

Die Wirkungsziele sehen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Über die Strassenraumgestaltung sollen Fahrzeuglenkende innerorts wie ausserorts die nötigen Informationen erhalten, um ihr Fahrverhalten an die örtliche Situation anpassen zu können. Auch sind die Elemente des Elementekatalogs (vgl. Abbildung 1, Ebene 3 dort) so ausgestaltet worden, dass sie, im Strassenraum angewendet, so weit wie möglich selbsterklärend und fehlerverzeihend sind.

Fehlerverzeihend werden Elemente dadurch, dass Nachlässigkeiten von Verkehrsteilnehmenden keine schwerwiegenden Unfallfolgen haben. Selbsterklärend werden vor allem im Bereich der Fahrbahn anwendbare Elemente durch eine schlichte, möglichst intuitiv verständliche Ausgestaltung. Der konsequente Gebrauch und das wiederholte Vorkommen macht die Elemente zudem längerfristig zu einem wiedererkennbaren und selbsterklärenden Bestandteil von Staatsstrassen mit Funktionsüberlagerungen.

Grundsätzlich muss die Strassenraumgestaltung subjektiv und objektiv sichere Anlagen sicherstellen. In Situationen, wo beides, etwa wegen der räumlichen oder topografischen Situation, nicht möglich ist, muss immer die objektive Sicherheit vorgehen. Solche Situationen müssen gestalterisch hervorgehoben und über ihre Gestaltung als subjektiv unsicher (vermeintlich unsicher) erkennbar sein. Ansonsten können vermeintlich sichere Bereiche entstehen: Strassenräume, die auf den ersten Blick als sicher beurteilt werden, sodass potenzielle Gefahrenstellen möglicherweise nicht rechtzeitig erkannt und daher nicht mit der nötigen Aufmerksamkeit befahren werden. Vermeintlich unsichere Situationen sind jedoch auch dann immer noch als Ausnahmefälle zu verstehen und zu vermeiden.

Auch in Bezug auf die Sicherheit der Staatsstrassen wird Wert auf eine ortsspezifische Beurteilung gelegt. Denn wie die Gestaltung kann auch die Sicherheit nicht abschliessend normiert werden.

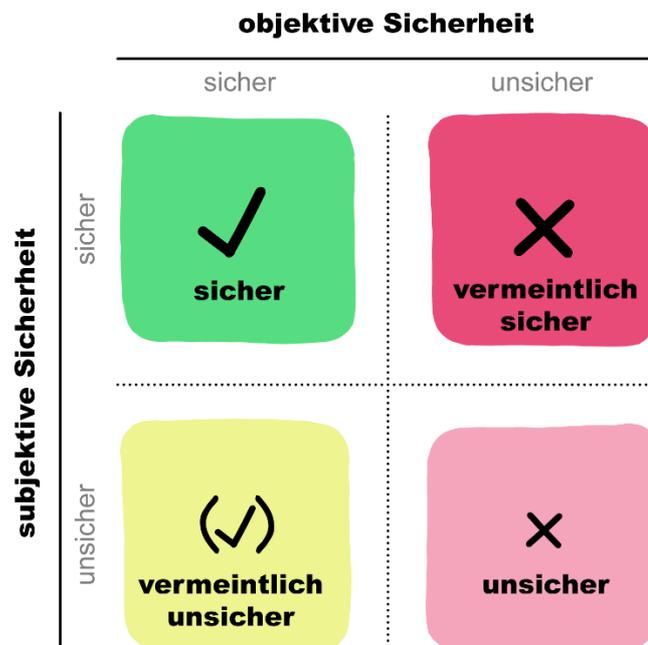


Abbildung 6 Objektiv und subjektiv sichere Strassenräume

2.3 Strassenraumgestaltung als integraler Prozess

2.3.1 Betrachtung von Fassade zu Fassade

Die Strassenraumgestaltung ist stets auf den Ort und die Situation abzustimmen und daher aus dem Ort heraus zu entwickeln. Dabei sind die Abschnitte und die zugehörigen Raumtypen sowie insbesondere auch die Erdgeschossnutzungen und deren Vorzonen zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3.1). In diesem Sinne erfordert die Betrachtung von Fassade zu Fassade die Analyse und die Berücksichtigung des Bestands – als Basis für das Verständnis und die Weiterentwicklung vorhandener Qualitäten.

Das konzeptionelle Denken von Fassade zu Fassade stösst jedoch etwa bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder bei Vorstudien an seine Grenzen, wenn die vorgesehene Strassenraumgestaltung grundlegende Anpassungen an privaten Vorzonen und Grundstücken voraussetzt. Der Kanton kann im Normalfall nur die Bestandteile der Strassenraumgestaltung umsetzen, die innerhalb der öffentlichen Strassenparzelle liegen.

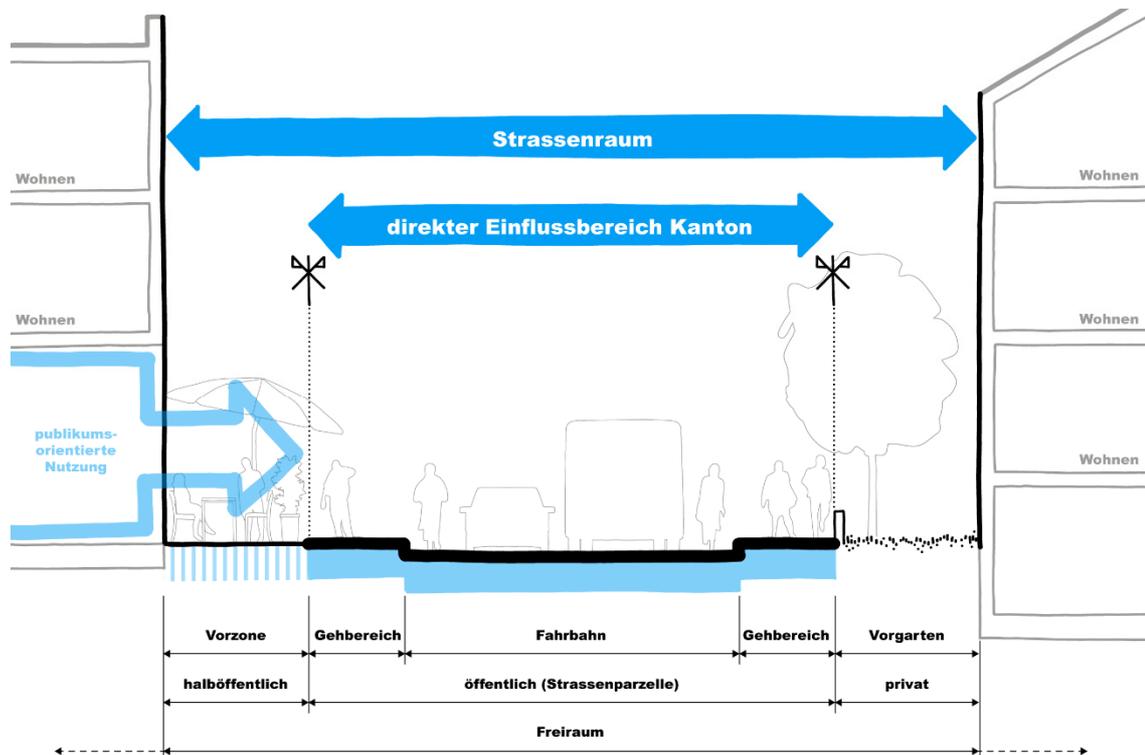


Abbildung 7 Bestandteile Strassenraum

Für die privaten Vorzonen sollen, wo zweckmässig, Empfehlungen oder konkrete Vorschläge gemacht werden. Die Umsetzung der Massnahmen setzt jedoch die Bereitschaft vonseiten der privaten Grundeigentümerschaften voraus. Um eine hohe Planungssicherheit für alle Beteiligten zu erreichen, ist eine rechtzeitige Partizipation der Anstösser*innen einzuplanen. Besteht keine Bereitschaft und kein starkes öffentliches Interesse für den Einbezug der privaten Vorzonen, so kann auf eine Gestaltung des Strassenraums verzichtet und auf eine

«Variante 0+» (Instandsetzung mit leichten Optimierungen) zurückgegriffen werden. Dies gilt es jedoch möglichst zu vermeiden.

Bei grösseren Veränderungen oder bei hoher Komplexität der Aufgabenstellung sollten dem eigentlichen Projekt im Wissen um diese Herausforderungen weitere Planungsschritte (z. B. Leitbilder zum Strassenraum) in einer geeigneten Bearbeitungstiefe vorausgehen.

2.3.2 Gesamtheitliche Strassenraumbetrachtung gibt neue Impulse

Wird für einen Strassenraum eine umfassende gestalterische und bauliche Transformation angestrebt, so kann es zielführend sein, vor den bekannten und bereits angewendeten Vorstudien (Betriebs- und Gestaltungskonzepte) ein Leitbild zu erarbeiten. Insbesondere entlang von Hauptstrassenkorridoren besteht häufig auch baulicher Erneuerungsbedarf. Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung nach innen ist gerade die erste Bautiefe oft für eine bauliche Verdichtung prädestiniert. Dabei stellen sich auch Fragen zur Gebäudestellung, Erschliessung, Adressierung und Typisierung der Gebäudevorbereiche.

Die Gestaltung von Strassenräumen soll daher stärker als bislang als integraler Prozess verstanden werden, um die Verkehrs-, die Siedlungs- und die Freiraumentwicklung aufeinander abzustimmen. Dadurch werden auch Abhängigkeiten und Synergien bezüglich der Bebaubarkeit und der Erschliessung sichtbar. Ein Leitbild zum Strassenraum kann somit als wertvolle Grundlage für die gesamte kommunale Weiterentwicklung dienen, nicht nur für die Strassenräume. Im Fokus stehen hierbei besonders Kern- und Zentrumszonen sowie kantonale und regionale Zentrumsgebiete. Auch für Strassenzüge, die gemäss regionalem Richtplan mit «Strassenraumaufwertung» bezeichnet sind, sollten Leitbilder entworfen werden.

An solche Leitbilder sind folgende Anforderungen zu stellen:

- Leitbilder zum Strassenraum sind interdisziplinäre Planungsinstrumente, die eine fachübergreifende Bearbeitung der Strassenräume voraussetzen, d. h. die integrale Betrachtung von Siedlung, Freiraum und Verkehr.
- Den ersten Schritt bildet eine umfassende Analyse über einen grösseren Betrachtungssperimeter. Sie berücksichtigt die Bebauungs- und Freiraumstruktur, die Erschliessung und die Parkierung, die Gebäudevorbereiche, das Fusswegnetz und die Querungen. Auf Basis der Analyse lassen sich Chancen, Risiken, Qualitäten und Defizite identifizieren.
- In einem weiteren Schritt ist basierend auf der Analyse ein Zielbild mit möglichen konzeptionellen Ansätzen zu entwickeln. Aufzuzeigen sind darin bauliche Entwicklungsmöglichkeiten, Erschliessungsoptionen, die Adressierung, grundlegende Gestaltungsprinzipien für Gebäudevorbereiche, die Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr sowie Querungen.
- Die Gemeinde ist federführend in der Erarbeitung, der Kanton begleitet das Projekt beratend. Es wird empfohlen, insbesondere jene Stellen einzubeziehen, die später an der Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten beteiligt sein werden.
- Eine Begleitung bei der Entwicklung des Leitbilds durch TBA/P+S, ARE und eventuell auch AFM ist insbesondere angezeigt in Zentrumsgebieten, Zentrums- und Kernzonen sowie bei Strassenabschnitten, die im regionalen Richtplan mit «Umgestaltung Strassenraum» bezeichnet sind.
- Leitbilder dienen der Gemeinde als wegleitende Planungsgrundlage für nachfolgende Planungen oder Planungsschritte in den entsprechenden Räumen. Wesentliche Inhalte können auch in der kommunalen Bau- und Zonenordnung verankert werden (z. B. Baufelder im Kernzonenplan, Vorschriften zu Vorzonen in Kernzonen, Grundlagen für Gestaltungspläne).
- Leitbilder haben in zweckmässiger Art und Weise die Bevölkerung in die Erarbeitung einzubeziehen (Mitwirkung).

Beispiele für kommunale Leitbilder zum Strassenraum sind:

Gemeinde Hettlingen, Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern



Abbildung 8 Ausschnitte Leitbild Weiterentwicklung Dorfkern

Quelle: Gemeinde Hettlingen

Stadt Dietikon, Leitbild Stadtboulevard

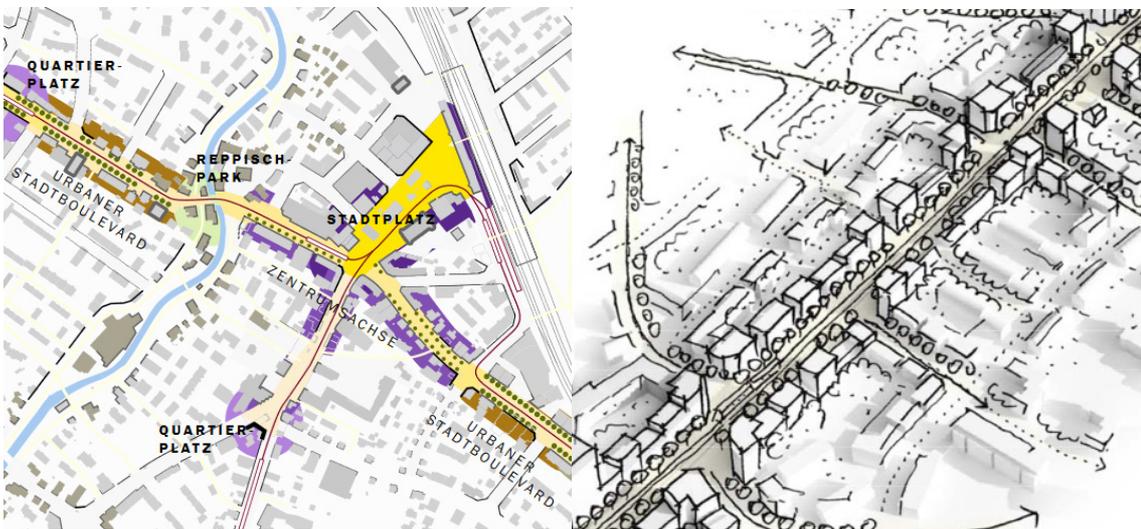


Abbildung 9 Ausschnitte Leitbild Stadtboulevard

Quelle: Stadt Dietikon

3 Systematik

3.1 Raumtypen und Elemente

Das vorliegende Dokument zur Gestaltung des Strassenraums definiert Raumtypen und macht Aussagen zu den Elementen des separaten Dokuments «Elementekatalog zur Strassenraumgestaltung»:

- **Raumtypen** legen den Anwendungsbereich der Elemente fest. Aufgrund der Siedlungscharakteristika und der verkehrlichen Anforderungen werden vier Typen von Strassenabschnitten unterschieden. Diese Raumtypen können in unterschiedlichen **Erscheinungsformen** vorkommen. Die Richtlinie bietet Hinweise und Erkennungskriterien zur Zuweisung konkreter Strassenabschnitte zu den vier Typen.
- **Elemente** definieren die für die Gestaltung und die Materialisierung von Strassenräumen möglichen Oberflächen, Randabschlüsse, Einfriedungen, Fussgänger-schutzinseln etc. Wo zweckmässig oder erforderlich, können die Elemente zu einer Überarbeitung oder Ergänzung des kantonalen Regelwerks (Normalien, Fachhandbuch Kunstbauten etc.) führen.

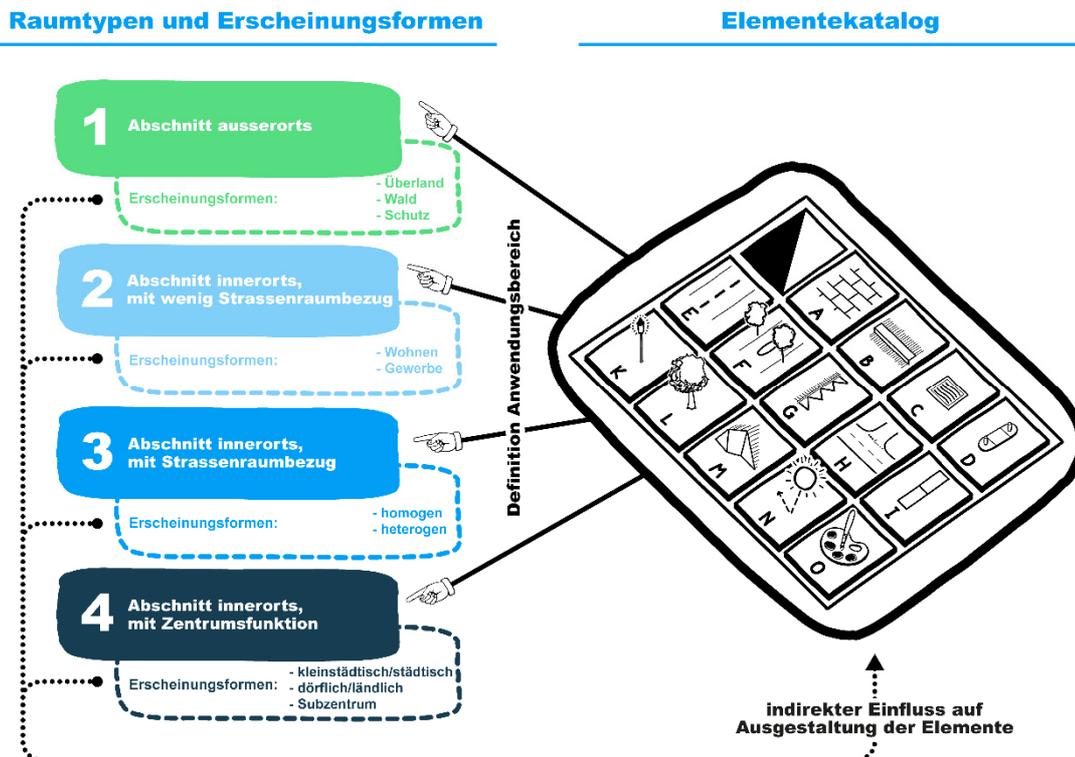


Abbildung 10 Systematik Raumtypen mit Erscheinungsformen und Elementekatalog

Die aufgezeigte Methodik stellt kein determinierendes Planungsinstrument dar, sondern legt vielmehr Anwendungsspielräume für die Gestaltung und die Materialisierung von Staatsstrassen im Kanton Zürich fest. Diese Spielräume sollen im Rahmen von Vorstudien (BGKS)

und/oder Vorprojekten genutzt werden. Die Wahl und die Ausgestaltung (Material, Farbe etc.) der vorgegebenen Elemente hat stufengerecht zu erfolgen. Dies ermöglicht eine an die Situation angepasste Gestaltung und Materialisierung im Sinne der gestalterischen Grundhaltung und schafft die Grundlage, um auf ortsspezifische Situationen, regionale Prägungen oder unterschiedliche Erscheinungsformen der Raumtypen reagieren können. Als Orientierungshilfe dienen die Anwendungshinweise in den jeweiligen Kapiteln.

3.2 Geltungsbereich und Ausnahmen

Die Elemente zur Gestaltung und Materialisierung sind grundsätzlich auf dem ganzen Staatsstrassennetz im Kanton Zürich mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur anzuwenden. Einzig in zwei spezifischen Fällen sind begründete Abweichungen möglich.

3.2.1 Ausnahme: Ortsbild-/Landschaftsschutz

Da Strassen in bestimmten Abschnitten aus Gründen des Ortsbild- und/oder des Landschaftsschutzes sehr hohen gestalterischen Anforderungen genügen müssen, ist die starre Anwendung der Methodik hier nicht zielführend. Im Grundsatz sind auch in diesen Abschnitten die Elemente des Elementekatalogs anzuwenden, es sind jedoch Abweichungen möglich. Die Art dieser Abweichungen (Form, Materialisierung, Farben etc.) ist im Rahmen der Vorstudie zu definieren und zu begründen.

Unter die Ausnahmeregelung bei Ortsbild-/Landschaftsschutz fallen Staatsstrassen, welche die Perimeter von folgenden Gebieten, Zonen oder Inventaren tangieren oder durchqueren:

Landschaftsschutz (i. d. R. relevant bei Raumtyp 1)

- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
- Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung (Inventar 80)
- Überkommunale Natur- und Landschaftsschutzverordnungen (Landschaftsschutz-zonen)
- Liste der historischen Gärten und Anlagen (ICOMOS)

Ortsbildschutz (i. d. R. relevant bei Raumtypen 3 und 4)

- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS (Ortsbild von nationaler Bedeutung)
- Inventar der schutzwürdigen Ortsbilder von überkommunaler Bedeutung (Ortsbild von regionaler/kantonomaler Bedeutung)
- Kommunale Kernzonen (d. h. Ortsbilder von kommunaler Bedeutung)
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

3.2.2 Ausnahme: Festlegung Raumtypen mit Leitbild Strassenraum

Bei Strassenräumen, für die kommunale Leitbilder zum Strassenraum gemäss Kapitel 2.3.2 vorliegen oder die Bestandteil solcher Leitbilder sind, ist die Festlegung des Raumtyps anhand des Ist-Zustands nicht zweckmässig. In diesen Räumen wird in der Regel eine grundlegende Transformation des bestehenden Strassenraums angestrebt. Der Raumtyp muss daher anhand des im Leitbild angestrebten Endzustands festgelegt werden.

So ist beispielsweise ein Strassenabschnitt, der heute dem Raumtyp 3 zuzuweisen wäre, der aber gemäss Leitbild in den Raumtyp 4 umgewandelt werden soll, mit den Elementen des Raumtyps 4 zu gestalten und gemäss den Vorgaben zu diesem Raumtyp zu materialisieren.

Bei der Strassenraumgestaltung sind grundsätzlich die für den zugewiesenen Raumtyp zulässigen Elemente aus dem Elementekatalog zu verwenden. Abweichungen von den Elementen oder Änderungen der Elemente sind (Überlagerungen gemäss 3.2.1 ausgenommen) nicht möglich.



4 Raumtypen

Der Anwendungsbereich der Elemente wird über folgende vier Typen von Staatsstrassen definiert:

- **Raumtyp 1:** Abschnitt ausserorts
- **Raumtyp 2:** Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug
- **Raumtyp 3:** Abschnitt innerorts mit Strassenraumbezug
- **Raumtyp 4:** Abschnitt innerorts mit Zentrumsfunktion

Streusiedlungen und neu entstehende Zentren an Siedlungsrändern sind Spezialfälle. Sie werden zwischen den Typen 1 und 2 eingeordnet.

Die Raumtypen orientieren sich an der üblicherweise im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (Vorstudie) angewendeten Abschnittsbildung. Dazu wird der bearbeitete Strassenraum anhand einer Verkehrs- und Siedlungsanalyse in unterschiedliche Abschnitte unterteilt, wodurch die Gestaltung des Strassenraums gezielt auf die entsprechenden Funktionen und Bedürfnisse ausgerichtet werden kann. Die Kriterien, die einen Raumtypen charakterisieren, setzen sich demnach aus siedlungsbezogenen (siehe 4.1) und verkehrsbezogenen Aspekten zusammen (siehe 4.2).

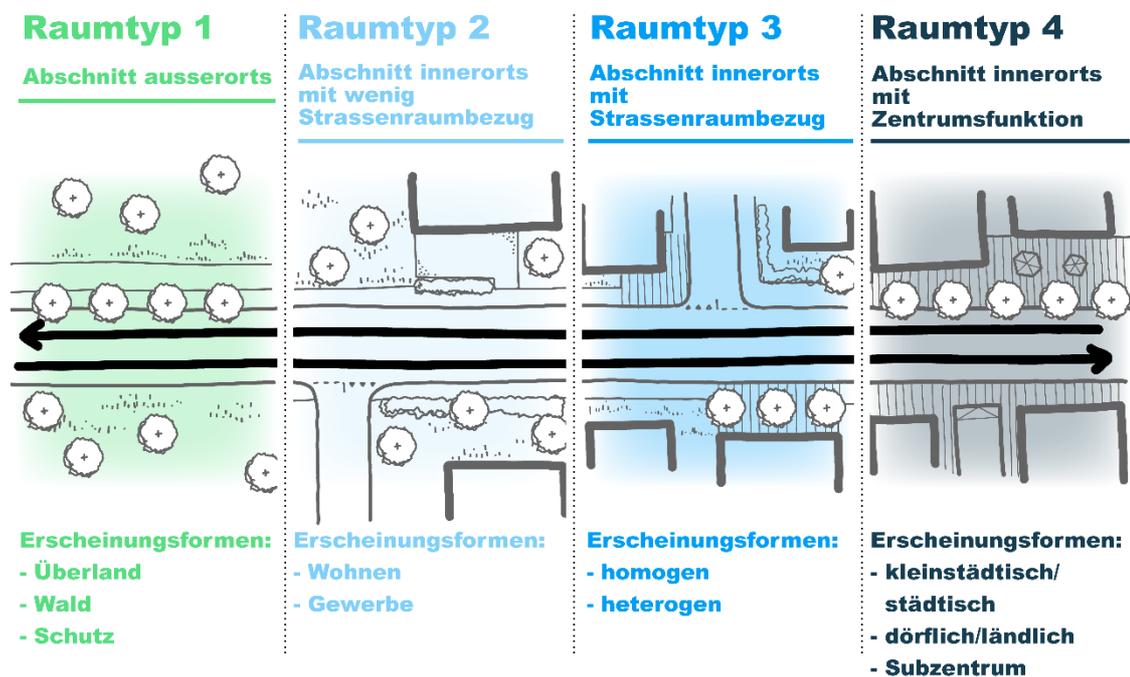


Abbildung 11 Übersicht Raumtypen mit Erscheinungsformen

Für Abschnitte innerhalb der Siedlung wird für die Zuweisung der Raumtypen eine Siedlungsanalyse vorausgesetzt. Die aus ihr hergeleiteten Strassenabschnitte sind einem der drei Raumtypen innerorts (2 bis 4) zuzuweisen. Auch ausserorts ist eine Abschnittsbildung in ähnlicher Weise möglich, die entsprechenden Differenzierungen (z. B. Wildtierkorridor, Gewässerschutz etc.) werden in diesem Dokument aber nicht abgehandelt.

4.1 Kriterien Charakter Siedlung/Strassenraum

Die vonseiten der Siedlung an den Strassenraum gestellten Anforderungen werden anhand von drei Kriterien festgestellt:

- Kontext
- Umfeldnutzungen
- Aufenthalt

4.1.1 Kontext

Unter dem Kriterium Kontext wird primär festgestellt, ob sich der bearbeitete Abschnitt der Staatsstrasse gemäss kantonaler Richtplanung innerhalb oder ausserhalb des Baugebiets befindet. Für Abschnitte innerorts sind die folgenden beiden Kriterien relevant. Für Strassenabschnitte ausserorts sind sie nicht relevant.

4.1.2 Umfeldnutzungen

Bei den Umfeldnutzungen geht es um die generelle Nutzungsstruktur der an den Strassenraum angrenzenden Siedlung. Dabei wird unterschieden, ob es sich um einen primär monofunktional genutzten Bereich oder um einen multifunktionalen Siedlungsabschnitt mit Nutzungsüberlagerungen handelt. Die kommunale Nutzungsplanung gibt hierzu Hinweise, es sind aber auch die tatsächlich im Strassenraum anzutreffende Bespielung und Nutzung der Erdgeschosse sowie deren Bezug zur Strasse zu analysieren.

4.1.3 Aufenthalt

Die Nutzung der Erdgeschosse ist auch für das dritte Kriterium relevant. Unter dem Kriterium Aufenthalt ist festzustellen, in welchem Ausmass die Nutzungen der öffentlichen und privaten Vorzonen der Erdgeschosse Fussgänger*innen zum Verweilen im Strassenraum anregen (z. B. Aussenbestuhlung von Gastronomie). Dabei ist zu unterscheiden, ob solche Aufenthaltsangebote im entsprechenden Abschnitt punktuell oder mehr oder weniger durchgehend anzutreffen sind.

4.2 Kriterien Verkehrsfunktion

Auch die Anforderungen der Verkehrsfunktion werden anhand von drei Kriterien festgestellt:

- Verkehrliche Grundfunktion
- Erschliessungsfunktion
- Querungsbedürfnis (Fussverkehr)

4.2.1 Verkehrliche Grundfunktion

Die verkehrliche Grundfunktion umfasst das Durchleiten, Sammeln und Bündeln von Verkehr (Motorfahrzeuge, Velos und Wanderer/Fussgängerinnen). In Abschnitten, in denen die weiteren, nachfolgend genannten Kriterien der Verkehrsfunktionen als untergeordnet zu beurteilen sind, kann die verkehrliche Grundfunktion sehr dominant in Erscheinung treten (siehe z. B. Raumtyp 2).

4.2.2 Erschliessungsfunktion

Zur verkehrlichen Grundfunktion kommen insbesondere innerhalb von Siedlungen weitere verkehrliche Anforderungen hinzu. Zu diesen gehört die Erschliessungsfunktion. Sie ist dort gegeben, wo andere Strassen (Quartierstrassen, Sammelstrassen etc.) in Staatsstrassen einmünden oder von ihnen abgehen. Aber auch, wo die (direkte) Zu- und Wegfahrt von privaten Grundstücken, die Anlieferung oder die Parkierung (z. B. Anlieferparkfelder, Kundenparkfelder, Veloabstellanlagen etc.) im Strassenraum der Staatsstrasse liegen. Auch, wo Haltestellen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs oder Fuss- und Veloverkehrsanlagen an der Staatsstrasse liegen, hat sie Erschliessungsfunktion. Die Erschliessungsfunktion kann in unterschiedlicher Intensität vorkommen und Erschliessungsanforderungen können sich in unterschiedlicher Komplexität überlagern. Im Normalfall steigt die Bedeutung der Erschliessungsfunktion mit wachsender Nähe zum Ortszentrum.

4.2.3 Querungsbedürfnis

Als drittes Kriterium wird das Querungsbedürfnis des Fussverkehrs beurteilt. Während dies ausserorts nur ausnahmsweise anzutreffen ist (Raumtyp 1), nimmt es innerhalb der Siedlung zu. In den Raumtypen 2 und 3 kann es wiederkehrend punktuell festgestellt werden. Gerade in Zentrumsabschnitten ist die Querung in der Regel ein wichtiges Bedürfnis (möglichst direkte Verbindungen zwischen wichtigen Nutzungen), im Raumtyp 4 tritt es oft flächig in Erscheinung.

4.3 Raumtypen mit Erscheinungsformen

Anhand der vorgängig erläuterten Kriterien zum Charakter der Siedlung und des Strassenraums sowie zur Verkehrsfunktion lassen sich die typischen Abschnitte von Staatsstrassen vier Raumtypen zuweisen.

Im Normalfall nimmt die Komplexität in den Raumtypen von 1 bis 4 zu. Im Raumtyp 4 sind die Überlagerungen von Anforderungen aus Siedlung und Verkehr normalerweise am umfassendsten und am komplexesten.

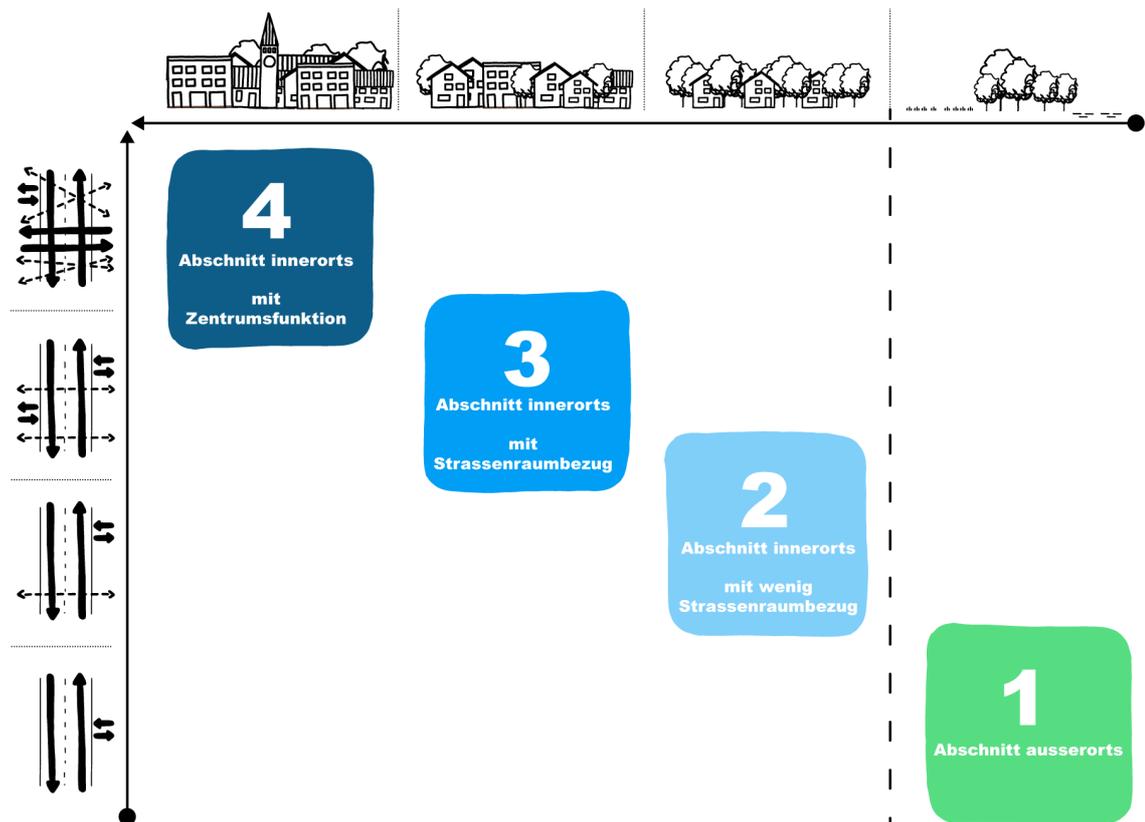


Abbildung 12 Systematik Raumtypen in Bezug zu Verkehrsfunktion und Siedlung

Mithilfe der vier Raumtypen lassen sich Bereiche mit ähnlichen Anforderungen seitens Verkehr und Siedlung zu typischen Abschnitten zusammenfassen, die ähnliche gestalterische Interventionen im Strassenraum erfordern. In Realität treten die Raumtypen jedoch in unterschiedlichen Erscheinungsformen auf und bringen daher auch unterschiedliche gestalterische Herausforderungen mit sich. Die Erscheinungsformen können somit einen indirekten Einfluss auf die Wahl und die Ausgestaltung der Elemente haben. Nachfolgend sind alle vier Raumtypen mit ihren möglichen Erscheinungsformen erläutert.

Die Zuweisung der Strassenabschnitte zu den Raumtypen erfolgt in der Regel über Leitbilder zum Strassenraum oder über Vorstudien durch die Planungsbüros. Eine erste Einteilung kann aber bereits in der Richtplanung oder als Gesprächsgrundlage für die Bedürfnisabklärung zwischen Kanton und Gemeinde erfolgen.

4.3.1 Raumtyp 1: Abschnitt ausserorts

Der Raumtyp 1 umfasst die Staatsstrassen ausserhalb des Siedlungsgebiets (ohne Autobahnen). Abschnitte, die diesem Typ angehören, sind anhand der oben genannten Kriterien folgendermassen zu bewerten:

- Kontext: ausserorts (Landschaft)
- Umfeldnutzungen: Landwirtschaft/Freizeit
- Aufenthalt: unwesentlich
- verkehrliche Grundfunktion: vorhanden (dominant)
- Erschliessungsfunktion: vereinzelt/punktuell
- Querungsbedürfnis: in Ausnahmen (Wanderwege etc.)

Es können folgende drei Erscheinungsformen des Raumtyps 1 unterschieden werden (Die Liste der Unterscheidungskriterien ist als Hilfestellung zu verstehen und nicht abschliessend):

Überland



Unterscheidungskriterien:

- Staatsstrasse im Landwirtschaftsgebiet (Zuweisung gemäss kantonaler Richtplanung)

Wald



Unterscheidungskriterien:

- Staatsstrasse im Waldgebiet (Zuweisung gemäss kantonaler Richtplanung)

Schutzgebiete



Unterscheidungskriterien:

- Staatsstrasse
 - in Natur- oder Grundwasserschutzgebieten (Zuweisung gemäss kantonaler Richtplanung)
 - in Moorlandschaft/Auengebiet von nationaler Bedeutung
 - im Perimeter von Natur- und Landschaftsschutzinventaren
 - in Bereichen mit Natur- und Landschaftsschutzverordnungen
 - in Wildtierkorridoren

4.3.2 Raumtyp 2: Abschnitt innerorts mit wenig Strassenraumbezug

Der Raumtyp 2 umfasst Abschnitte innerorts, deren begleitende Bebauung grossenteils Abstand zur Strasse aufweist oder sich komplett von der Strasse weg orientiert. In der Regel ist ein Strassenraumbezug nicht oder nur stellenweise vorhanden. Wo Strassenraumbezug besteht, zeichnet er sich oftmals durch Nutzungen aus, die sich vor allem auf den motorisierten Individualverkehr beziehen (Tankstellen, Ausstellflächen etc.). Abschnitte, die dem Raumtyp 2 zuzuweisen sind, zeichnen sich durch folgende Beurteilung der oben genannten Kriterien aus:

- Kontext: innerorts oder an nur einseitig bebauten Ortsrändern
- Umfeldnutzungen: monofunktional (Wohnen oder Gewerbe)
- Aufenthalt: unwesentlich
- verkehrliche Grundfunktion: vorhanden (dominant)
- Erschliessungsfunktion: punktuell
- Querungsbedürfnis: punktuell

Die monofunktionale Nutzung des Umfelds generiert zwei Erscheinungsformen dieses Raumtyps (Die Liste der Unterscheidungskriterien ist als Hilfestellung zu verstehen und nicht abschliessend):

Wohnen



Gewerbe



Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts ohne Strassenraumbezug, die durch Wohngebiete führen
- Bauten sind von der Strasse zurückversetzt und orientieren sich vom Strassenraum weg
- Strassenraum wird in der Regel stärker durch umgebende Bepflanzung (Bäume/Hecken) als durch das bauliche Umfeld geprägt
- begleitende Lärmschutzwände

Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts ohne Strassenraumbezug, die durch Industrie- und/oder Gewerbegebiete führen
- Bezug der Bauten zum Strassenraum beschränkt sich auf Autos / den MIV (Zu- und Wegfahrt MIV)
- Bauten in der Regel mit Abstand zur Strasse (genutzt als Parkplatz, Ausstellfläche, Abstandsgrün etc.)

4.3.3 Raumtyp 3: Abschnitt innerorts mit Strassenraumbezug

Abschnitte des Raumtyps 3 sind innerörtliche Strassenabschnitte, bei denen sich die begleitende Bebauung in der Regel zur Strasse orientiert und dabei punktuell auch über aktiven Strassenraumbezug verfügt (Verkauf, Gastronomie etc.). Entsprechend ist die strassenbegleitende Siedlung in solchen Abschnitten durchmisch. Folgende Bewertungen der oben genannten Kriterien sind typisch für Strassenabschnitte des Raumtyps 3:

- Kontext: innerorts
- Umfeldnutzungen: gemischt (Wohnen / punktuell Gewerbe)
- Aufenthalt: punktuell
- verkehrliche Grundfunktion: vorhanden
- Erschliessungsfunktion: durchgehend
- Querungsbedürfnis: punktuell

Die Anordnung der strassenbegleitenden Bebauung lässt zwei Erscheinungsformen des Raumtyps 3 unterscheiden: Abschnitte mit einer heterogenen begleitenden Bebauung und Abschnitte mit einer sehr homogenen Bauungsstruktur. Die homogene Erscheinungsform ist in der Regel auf klassische Strassendorfstrukturen zurückzuführen, die heterogene ist oft in Agglomerationen vorzufinden (Die Liste der Unterscheidungskriterien ist als Hilfestellung zu verstehen und nicht abschliessend):

homogen



heterogen



Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts mit Strassenraumbezug und einheitlichem Erscheinungsbild
- Bebauung verfügt über eine einheitliche Orientierung/Stellung zur Strasse hin
- strassenbegleitende Bebauung hat eine mehrheitlich einheitliche Gestalt
- Bebauung kann in offener wie geschlossener Bauweise in Erscheinung treten
- Abschnitt stellt hohe Anforderungen an die Strassenraumgestaltung
- Strassenraum stark durch die angrenzende Siedlung geprägt und geordnet; die Bebauung wirkt als Rückgrat, als dominantes Element im Raum

Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts mit Strassenraumbezug, ohne einheitliches Erscheinungsbild
- Bebauung tritt in unterschiedlicher Orientierung/Stellung zur Strasse hin in Erscheinung
- Dimensionierung und Gestaltung der Bauten kann stark variieren
- strassenbegleitende Bebauung in der Regel mit offener Bauweise
- begleitende Bebauung tritt aufgrund der heterogenen Struktur nicht dominant in Erscheinung; der Raum wird durch die Strasse, die eigentliche Verkehrsinfrastruktur geprägt
- Abschnitt stellt hohe Anforderungen an die Strassenraumgestaltung

4.3.4 Raumtyp 4: Abschnitt innerorts mit Zentrumsfunktion

Der Raumtyp 4 umfasst alle Abschnitte, die eine Zentrumsfunktion aufweisen. Entsprechend umschreibt er von den vier Raumtypen die komplexesten Strassenräume. Sie weisen in Bezug auf Siedlung und Verkehr die meisten und mannigfaltigsten Anforderungen auf. Folgende Bewertungen der oben genannten Kriterien sind typisch für Strassenabschnitte des Raumtyps 4:

- Kontext: innerorts, Ortsmitte/Zentrum/Subzentrum
- Umfeldnutzungen: multifunktional (Wohnen/Gewerbe/öffentlich)
- Aufenthalt: wesentlich
- verkehrliche Grundfunktion: vorhanden
- Erschliessungsfunktion: ausgeprägt/wichtig
- Querungsbedürfnis: flächig/wichtig

Beim Raumtyp 4 können drei Erscheinungsformen unterschieden werden: Ortszentren in eher dörflichen (ländlichen) Gebieten und in städtischeren Ortschaften unterscheiden sich primär durch ihre bauliche Dichte und ihre Architektur. Subzentren sind im Vergleich zu den anderen beiden Erscheinungsformen deutlich variabler, unterscheiden sich aber vor allem auch durch ihre Nutzungsintensität von diesen. So finden sich in Subzentren vereinzelt auch Bauten ohne Strassenraumbezug (Die Liste der Unterscheidungskriterien ist als Hilfestellung zu verstehen und nicht abschliessend):

kleinstädtisch/städtisch



dörflich/ländlich



Subzentrum



Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts mit Zentrumsfunktion und städtischem oder kleinstädtischem Erscheinungsbild
- Strasse wird von einer dichten Bebauungsstruktur mit in der Regel drei oder mehr Geschossen begleitet
- Bauweise kann geschlossen wie auch offen sein
- Abschnitte stellen hohe Anforderungen an die Strassenraumgestaltung

Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts mit Zentrumsfunktion und klar dörflichem/ländlichem Erscheinungsbild
- strassenbegleitende Bebauung umfasst in der Regel Bauten mit zwei bis drei Geschossen (nur in Ausnahmen höher)
- Bauweise kann geschlossen wie auch offen sein
- Abschnitte stellen hohe Anforderungen an die Strassenraumgestaltung

Unterscheidungskriterien:

- Abschnitte innerorts mit Zentrumsfunktion und suburbanem, heterogenem Erscheinungsbild
- strassenbegleitende Bebauung in der Regel in offener Bauweise
- Dimensionierung der Bauten kann stark variieren
- stellenweise auch Bauten ohne direkten Strassenraumbezug
- Abschnitte stellen hohe Anforderungen an die Strassenraumgestaltung