



Anhang zum Baureglement Art. 33 Abs. 3

Merkblatt zum Einordnungsgebot im Strassenraum

vom 28. 08 2025
2. Mitwirkung

Dieses Merkblatt dient als Planungshilfe für die Einordnung von Neubauten in den Strassenraum. Die enthaltenen Erläuterungen und Darstellungen sind beispielhaft und dienen dem besseren Verständnis des Einordnungsgebotes.

Vorwort

Dieses Merkblatt dient der besseren Verständlichkeit des neuen Einordnungsgebots entlang von Strassen. Es richtet sich einerseits an die Strasseneigentümer (Gemeinde) sowie an die Grundeigentümer entlang der im Zonenplan bezeichneten Strassenabschnitte. Entsprechend sind die Kriterien der Einpassung nach Zuständigkeit (Gemeinde/Private) gegliedert.

Der Textteil erklärt die auf den Merkblättern enthaltenen Kriterien

Unser Blick auf den Strassenraum

Der Strassenraum ist viel mehr als ein Verkehrsraum. Er ist Lebensnerv, Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Aufenthaltsort. Er definiert die Identität der Stadt Gossau und dokumentiert deren Geschichte. Strassenräume sind unsere gemeinsame Adresse. Sie sind der für alle der sichtbare Ausdruck dessen, wofür die Stadt Gossau steht.

Der Strassenraum wird sowohl durch die Verkehrsflächen aber auch durch die angrenzenden privaten, halböffentlichen und öffentlichen Vorzonen und die Fassaden der Bebauung definiert. Weiter wird er durch die Möblierung, die Bepflanzung, die Erdgeschossnutzung, den ruhenden und rollenden Verkehr geprägt. In der Nacht werden zudem die Strassenbeleuchtung und die Beleuchtung der strassenraumbegrenzenden Gebäude wichtig. Wie wir diese Raumkanten bei Tag und bei Nacht erleben, unterliegt der aktiven Einflussnahme durch die Strassen- und Hauseigentümer.

Strassen sind die wichtigsten öffentlichen Räume. Kein anderer Ort in der Stadt wird von so vielen Menschen wahrgenommen und prägt das Bild, das sie von Gossau haben, so stark. Es besteht somit ein höchstes öffentliches Interesse, dass diese Räume mit Sorgfalt und dem Blick auf einen gemeinsamen Auftrag gestaltet werden. Durch eine attraktive Gestaltung der Strassenraum wird nicht zuletzt ein wichtiger Beitrag zur sozialen Sicherheit geleistet.

Diese Dokumentation dient als Beurteilungs- und Entscheidungshilfe und trägt zum besseren Verständnis des Wertes und der Funktion von Strassenräumen in unserer Stadt bei

Inhaltsverzeichnis

1	Handlungsfeld Stassenraum	5
1.1	Planungskontext	5
1.2	Ziel und Zweck	5
1.3	Begriffe / Definition	5
2	Aspekte des Strassenraums	6
3	Strassenraumtypen	7
3.1	Zentrumsstrasse	7
3.2	Stadtstrasse	7
3.3	Wohnstrasse	7
3.4	Landstrasse	8
4	Kriterien	9
4.1	Ausgangslage	9
4.2	<i>Proportionen</i>	9
4.3	<i>Bebauung</i>	10
4.4	Gebäudevorzone	15

Anhang

Z	Zentrumsstrasse
S	Stadtstrasse
S _H	Historische Stadtstrasse
W	Wohnstrasse
L _W	Landstrasse wohngesprägt
L _G	Landstrasse gewerbegeprägt

1 Handlungsfeld Stassenraum

1.1 Planungskontext

Mit der Entwicklung nach Innen wird die bauliche Dichte zunehmen. Dabei dürfen die ortsbaulichen und freiräumlichen Qualitäten nicht verloren gehen. Künftig richtet sich der Fokus der Ortsplanung daher verstärkt auf die Förderung ortsbaulicher Qualitäten auf den knappen zur Verfügung stehenden Flächen. Dabei kommt dem Strassenraum eine zentrale Bedeutung als wichtigster Teil des öffentlichen Raums zu.

1.2 Ziel und Zweck

Vorhaben in Gebieten mit Einordnungsgebot haben sich gut in den Bestand oder den angestrebten Charakter des Strassenzuges einzuordnen

Damit dies beurteilt werden kann, muss ein klares Bild dessen vorhanden sein, was den besonderen Charakter eines Gebiets, eines Ortes und eines Strassenraums ausmacht. Dieser soll mit einer Baumassnahme nicht nur nicht verunstaltet, sondern vielmehr gestärkt werden, indem das Vorhaben die charakteristische Elemente aufnimmt und damit die Qualitäten des Ortes stärkt.

1.3 Begriffe / Definition

Der Strassenraum umfasst den gesamten Raum von Fassade zu Fassade, die Gebäudefassade, welche nach oben durch die Traufhöhe beschränkt wird und gegebenenfalls vorspringende oder überhängende Elemente.

Die nutzbare Fläche lässt sich aufteilen auf die Fahrbahn und die Seitenbereiche. Die Seitenbereiche übernehmen meistens mehrere Funktionen und können grundsätzlich in Gebäudevorzonen und Gehbereiche aufgeteilt werden. Die Vorzonen können als öffentliche Interaktionsräume, halböffentliche Zugänge oder privaten Vorgarten gestaltet sein. Der Radverkehr kann sowohl mit der Fahrbahn als auch dem Gehbereich kombiniert werden. Örtlich wird die öffentliche Verkehrsfläche ergänzt mit Parkieranlagen oder Haltestellen für den ÖV.

2 Aspekte des Strassenraums

2.1.1 Gestalt

Der Strassenraum bildet mit seinen angrenzenden Aufweitungen, Platzsituationen und Vorzonen einen bedeutenden Teil des öffentlichen Raums. Dem Strassenraum kommt damit eine atmosphärische und siedlungsraumprägende Bedeutung zu.

Der Strassenraum ist städtisch, dörflich, repräsentativ, belebt, historisch, vielfältig, homogen, begrünt, ausser- oder innerörtlich, gefasst von geschlossener oder begleitet von lockerer Bebauung.

Die Übergänge zur angrenzenden Bebauung sind öffentlich, halböffentlich oder privat, geprägt von Vorgärten, Einfriedungen, Möblierung, Bäumen, Zufahrten und Entrées, von Gestaltungselementen und unterschiedlichen Materialien, Formen und Farben.

2.1.2 Nutzung

Die Nutzungen des Strassenraums und der angrenzenden Bereiche sind je nach Situation eng miteinander verflochten oder funktional und gestalterisch voneinander getrennt. Insbesondere die Zufussgehenden befinden sich meist im Schnittstellenbereich zwischen verkehrsorientierter Strasse und publikumsbezogenen Angeboten, privaten Vorgärten oder funktional besetzten Vorzonen mit Parkierung, Zufahrten und Multifunktionsflächen.

Der Strassenraum wird von öffentlichen Nutzungen bespielt, nimmt Bezug zu Angeboten in den Erdgeschossen, ist der angrenzenden Bebauung zu- oder abgewandt, bietet Begegnungs- und Aufenthaltsqualitäten oder endet klar abgegrenzt an der privaten oder gewerblichen Einfriedung oder Abgrenzung mit mehr oder weniger Sichtbezug zur dahinterliegenden Nutzung.

2.1.3 Funktion

Jeder Strassenraum erfüllt eine verkehrsbetrieblich definierte Funktion. Der Strassenraum dient je nach Typ dem Erschliessen, Sammeln, Verbinden und Durchleiten, gewährleistet die Abwicklung der Ver- und Entsorgung, bietet eine möglichst hohe Verkehrssicherheit und nimmt zu verschiedenen Anteilen den Fuss- und Veloverkehr, den MIV, den ÖV, den Schwerverkehr und die Parkierung auf.

Entscheidend sind dabei seine Dimensionierung, sein Aufbau im Querschnitt, die Proportion zwischen Fahrbahn, Seitenbereichen und allfälliger Mittelzone und die Lenkung der angestrebten Funktionalität mittels gestalterischer und signaletischer Massnahmen.

Wesentlich sind auch die Elemente der Fahrbahnüberquerung, der Fahrbahnhaltestellen sowie der Abstellanlagen.

3 Strassenraumtypen

Das Strassennetz lässt sich in verschiedene Typen von Strassenräumen einteilen, die zum Teil bewusst angelegt aber auch zumindest nach einer einheitlichen Logik «entstanden sind», unterschiedliche Funktionen erfüllen und folglich auch unterschiedlich gestaltet und aufgebaut sind. Wir unterscheiden die im kommunalen Richtplan (Kapitel GR 1 Strassenraum) die grob bezeichneten Typen, welche nachfolgend in diesem Merkblatt noch weiter differenziert und beschrieben werden. Die jeweiligen Zielbilder und Entwicklungsperspektiven werden anhand der Kriterien im nachfolgenden Kapitel ausgeführt.

Unter Berücksichtigung der gewachsenen, charakteristischen Baustruktur und Nutzungen lassen sich die Strassenräume grob in drei Typologien einteilen: Zentrumsstrassen (GR 1.1.1), Stadtstrassen (GR 1.1.2) und Landstrassen (GR 1.1.3).

3.1 Zentrumsstrasse

Zentrumsstrassen zeichnen sich durch eine starke Orientierung der Bebauung auf den Strassenraum sowie der funktionalen Verflechtung von Bebauung und Aussenraum in der Regel durch publikumsaktive Nutzungen im Erdgeschoss aus. Der Raum ist von Fassade zu Fassade öffentlich nutzbar. Die Erdgeschossbereiche stehen mit einer publikumswirksamen Nutzung im direkten Dialog mit dem Aussenraum. Der Strassenraum ist auf die Anforderungen des verweilenden Fussgängers ausgerichtet und bedarf daher einer hohen Erlebnisdichte und Aufenthaltsqualität.

3.2 Stadtstrasse

Der Bezug zwischen Strasse und Bebauung entspricht weitgehend derjenigen von Zentrumsstrassen. Im Unterschied zu diesen bestehen aber weniger nutzungsmässige Abhängigkeiten; die Erdgeschossnutzungen «bespielen» die Strasse weniger, indem publikumsaktive Nutzungen oft fehlen. Das heisst auch, dass diese Nutzungen in der Regel (halbprivate) Vorzonen benötigen, die die EG-Nutzungen gegenüber dem öffentlichen Raum gliedern und so z.B. dennoch ein relativ ungestörtes Wohnen oder Arbeiten (Büro/Dienstleistung) ermöglichen.

Neben einer Neuausrichtung der Bebauung im Bereich von Arealentwicklungen (Umstrukturierungsgebieten) mit Orientierung an der idealen Raumproportion, stehen von historischer Bebauung begleitete Räume (SH - Stickerhäuser und SH - Stadterweiterungskonzept Ende 19. Jahrhundert), welche es zu erhalten gilt. *Der Übergang zwischen öffentlichem (Fahrbahn / Gehbereich) und privatem Raum (Erdgeschoss) ist mit angemessenen Abständen, Vorgärten oder Belägen sowie Baumreihen zu gestalten.*

3.3 Wohnstrasse

Als Wohnstrassen werden Strassenräume bezeichnet, die keine besondere ortsbauliche Konzeption aufweisen, aber von übergeordneter Bedeutung für den Fuss- und Veloverkehr sind und damit gleichwohl ein grösseres Augenmerk in Bezug auf die Qualität erfordern. Die strassenbegleitende Bebauung orientiert sich in der Regel nicht auf die Strasse. Jedes Grundstück ist weitgehend individuell bebaut. Die Bauten liegen «in» ihren privaten Freiräumen und treten in

den Hintergrund. So wird der Siedlungscharakter – im Gegensatz zu den Zentrums- und Stadtstrassen – nicht durch die Bebauung sondern durch den Grünraum geprägt. Der Erhalt dieses Grünraums steht im Vordergrund, während sich hinsichtlich der Bebauung kaum Gestaltungsgrundsätze ergeben.

3.4 Landstrasse

Landstrassen liegen sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Siedlungsgebiets. Wo diese innerhalb oder direkt am Siedlungsgebiet liegen, fehlt aufgrund der Siedlungstypologie (freistehende, nicht strassenbegleitende Mehrfamilienhäuser) eine räumliche Einbindung. Dieser landschaftlich orientierte Charakter der Strasse soll in diesen Bereichen gestärkt werden. Die Bebauung soll einen grosszügigen Abstand einhalten, die Grünflächen sollen parkartig mit entsprechenden Elementen gestaltet sein (Baumgruppen, Hochstammanlagen oder vorgelagerten Grünflächen, etc.).

4 Kriterien

4.1 Ausgangslage

Zur Charakterisierung der unterschiedlichen Strassenraumtypen dient ein Kriterienkatalog, der räumlich-atmosphärische, gestalterisch-materielle und funktional-betriebliche Qualitäten differenziert. Die nachfolgenden Beschreibungen und Illustrationen dienen als Glossar zu den beiliegenden Typenblättern.

Hinweis:

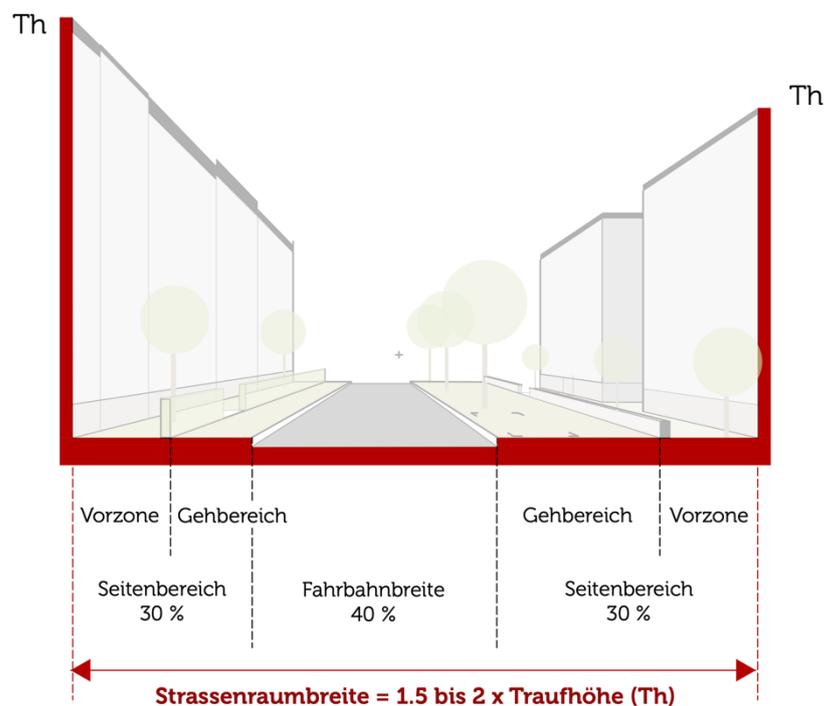
Kursive Textteile* betreffen das Strassengrundstück und sind nicht direkt relevant für strassenbegleitende, private Grundstücke.

4.2 Proportion

4.2.1 Strassenraum*

Ein angenehm proportionierter, innerörtlicher Strassenraum sollte das Verhältnis von ca. 1.5 bis 2 (Breite) zu 1 (Traufhöhen) aufweisen. Das bedeutet, dass die Breite der Fahrbahn mit Blick auf die «Kraft» der umliegenden Bebauung geplant werden sollte. Spielraum besteht hier namentlich durch die Lage der Parkierung (auf der Fahrbahn oder im Gehwegbereich) oder das Temporegime (niedrigere Tempi erlauben einen Mischverkehr und verlangen daher weniger breite Fahrbahnen). Da die Fassaden den Strassenraum optisch nach oben abgrenzen ist die Traufhöhe und nicht die Firsthöhe relevant.

Abb. 1 Proportionsschema, exemplarisch



4.2.2 Strassenraumbreite (von Fassade zu Fassade)*

Ein attraktiver Strassenraum erfordert neben den Fahrbahnflächen genügend grosse Seitenbereich, welche sich aus den Gebäudevorzonen und Gehbereichen zusammensetzen. Dabei können die Gebäudevorzonen unterschiedlich ausgestaltet sein, zum Beispiel als (halb-) öffentliche Interaktionsflächen (z.B. Hauseingänge Sitzplätze, Schaufenster) oder private Vorgärten.

Der Anteil der Fahrbahn am Strassenraum, häufig zusätzlich verbreitert durch seitlich angeordnete Parkplätze, liegt oft über dem Orientierungswert von 40 %. Das Ziel sollte sein, den Seitenbereichen mit einem Anteil von in der Summe 60 % ein höheres Gewicht zu geben und so massgeblich zur Qualität und Attraktivität des Strassenraums beizutragen.

Abb. 2 Referenz Strassenraum
St.Gallerstrasse



4.3 Bebauung

4.3.1 Gestaltungsgrundsatz*

Als erster Schritt erfolgt die Differenzierung des Raumes nach den beiden Grundsätzen «Bebauung» und «Strassenraum». Dieses dient der Gewichtung der bestehenden Bebauung oder derjenigen des Strassenraumes, mit Blick auf die Möglichkeit einer Neugliederung / -gestaltung (z. B. in Umstrukturierungs- oder Entwicklungsgebieten).

Bebauung*

Steht der Wert der Bebauung / der Bebauungsstruktur im Vordergrund, z. B. in Ortsbildschutz-, Kern- und Zentrumsgebieten oder einheitlich bebauten Strassenzügen, definiert diese den seitlichen Rahmen und die Breite des Raumes. Innerhalb dessen müssen sowohl verkehrliche als auch stadträumliche Ansprüche erfüllt werden (vgl. Richtplan: Bebauungsprimat).

Im Grundsatz gelten die Regelbauweise und der ordentlichen Strassenabstand. Wenn die Bebauung aufgrund der historischen Entwicklung den ordentlichen Strassenabstand unterschreitet, sollte zur städtebaulichen Einpassung von Bauten das Erfordernis einer Unterschreitung geprüft und allenfalls eine entsprechende Baulinie festgelegt werden.

Strassenraum*

Bei Neuausrichtung eines Quartiers und damit der strassenbegleitenden Bebauung denkbar / beabsichtigt, wie z. B. in Innenentwicklungsgebieten mit Umstrukturierungspotenzial, kann der Strassenraum zu Gunsten einer besseren Funktionalität und | oder Proportion mit einer Neudefinition seiner Ränder verbreitert oder verschmälert werden. Wichtig ist ein übergeordneter Gestaltungsgedanke, unter welchen sich die Gestaltung, auch privater Vorbereiche, unterordnet.

Sollten die ordentlichen Strassenabstände hier nicht genügen, sind entsprechende Baulinien / Sondernutzungsplan nötig, die eine geregelte Entwicklung der Bebauung sichern.

4.3.2 Bauflicht | (Pflicht-) Baulinie*

Die Fassaden der strassenbegleitenden Bebauungen liegen insbesondere im eher städtischen Kontext oft auf einer gemeinsamen Flucht. Um das städtebauliche Bild zu wahren, sollte sich die zukünftige Bebauung weiterhin an der Bauflicht orientieren. Dabei kann es sich sowohl um eine geschlossene (aneinandergebaute), als auch offene Bauweise handeln. Um diese Linie zu sichern | zu erhalten, kann der Erlass einer (Pflicht-) Baulinie sinnvoll sein (vgl. Kap. 4.3.1).

Abb. 3 Referenz Bauflicht, offene Bauweise
Bischofszellerstrasse



4.3.3 Abstand der Bebauung zum Fahrbahnrand*

Der Abstand zur Fahrbahn umfasst den Raum zwischen Gebäudefassade und Fahrbahnrand; so schliesst dieser das Trottoir mit ein (vgl. Abb. 1). Im Idealfall ist die Summe der Seitenbereiche grösser als die Fahrbahnbreite (30/40/30).

Im historischen Kontext setzt die Bebauung den Rahmen. Hier kann eine Annäherung an die Idealproportion nur über eine Anpassung der Flächenverteilung geschehen. Wo der Raum dem Gestaltungsprimat «Strasse» unterstellt wird, kann die Dimensionierung in Abstimmung mit der Bebauung entwickelt werden.

4.3.4 Strassenseitige Gebäudelänge*

Sie beschreibt die maximale strassenbegleitende Fassadenlänge, bei geschlossener Bauweise über Parzellengrenzen hinweg. Sie prägt zusammen mit den seitlichen Gebäudeabständen die Körnung und die wahrgenommene Dichte eines Ortes.

4.3.5 Bauweise | Gebäudeabstände*

Auch hier gilt im Grundsatz die Regelbauweise. Dennoch prägt die Bauweise den Charakter des Strassenraumes massgeblich. Ein Unterbruch in einer geschlossenen Fassadenflucht kann ebenso störend wirken, wie eine überlange Gebäudeflucht in einer offenen Struktur. In beiden Fällen ist es fördernd, verträgliche Masse auszuloten, mit welchen sich die Bebauung harmonisch in ihr Umfeld einfügen lässt.

Für den Rhythmus einer offenen Baustruktur ist der seitliche Gebäudeabstand wichtig. Er sichert die Gliederung und gewährt Durchblicke. Zusammen mit Vorgärten kann der seitliche Gebäudeabstand die Durchgrünung beeinflussen und damit erreichen, ob ein Raum eher grün oder grau wahrgenommen wird.

4.3.6 Erscheinungsbild

Das Erscheinungsbild beschreibt den generellen Charakter eines Strassenraums. Dabei kann der Beschrieb je nach Stärke der Prägung und Einheit des Eindruckes unterschiedlich detailliert ausfallen.

Während in einem historischen Strassenraum eine Angleichung an die Geschossigkeit wichtig sein kann, ist es denkbar, dass es an einer gewerbebeprägten Landstrasse kaum ortsbauliche Referenzen für eine Einordnung gibt.

4.3.7 Erdgeschoss: Nutzung und Lage

Die Erdgeschossnutzung hat unmittelbaren Einfluss auf den vorgelagerten Raum. Bei publikumswirksamen Nutzungen, wie Läden (Schaufenster), Gastronomie und Ähnlichem besteht eine gewünschte Interaktion mit dem Strassenraum und sorgt für dessen Belebung. Hier sind die Erdgeschosse in der Regel niveaugleich zur Vorzone angeordnet.

4.3.8 Gebäudeorientierung

Unter der Orientierung wird der Bezug der strassenseitigen Fassade zur Gebäudevorzone verstanden. Sie ist ausschlaggebend für den Grad der Interaktion. Bauten, welche ihre Hauptfassaden, Hauseingänge und allfällige Schaufenster zur Strasse hin wenden, richten ihr Gesicht auf die Strasse aus.

Ein Abwenden der Eingangsbereiche (seitlich oder hinterliegend) kann bewirken, dass sich das Gebäude mit grösserer Privatheit der Strasse zuwendet, so dass wenig Interaktion mit dem öffentlichen Raum und allenfalls ein erhöhtes Schutzbedürfnis resultieren können (Vorgarten).

Abb. 4 Referenz Orientierung zur Strasse (links) /
keine Orientierung zur Strasse (rechts)
Wilerstrasse



4.3.9 Dachform /-neigung

Insbesondere bei homogenen Strukturen, die auf verwandten Bautypologien basieren, ist es wichtig, dass sich eine Neubebauung auch hinsichtlich ihrer Dachform und -neigung in das bestehende Bild einfügt.

4.3.10 Gebäudestellung

Mit «klassischem» Satteldach versehen, stellt sich ein Gebäude in der Regel trauf- oder giebelständig zur Strasse. Dabei können ganze Strassenzüge über eine einheitliche Gebäudeausrichtung verfügen. Je einheitlicher ein Dachtypus respektive eine Ausrichtung vertreten ist, um so sensibler ist diese gegenüber Abweichungen. Das Ziel sollte sein, dass sich auch Neubauten in das charakteristische Bild einordnen.

Bei Flachdächern ist die Differenzierung manchmal schwieriger. Dennoch können auch hier Haupt- und Nebenfassaden unterschieden werden. Rücksprünge in Attikageschossen können die Fassadenhöhe verringern.

Abb. 5 Referenz Trauf- und Sockellinie
Willerstrasse



4.3.11 Trauflinie und Sockellinie

Tauf- und Sockellinien sind mehrheitlich horizontale Elemente der Fassadengestaltung. Sie können in verschiedenen Formen auftreten:

- die klassische Traufe wird durch den Dachabschluss definiert. Meistens ist sie mit einem Dachhänger ausgestattet. Teilweise wird diese Linie durch einen Qergiebel geteilt.
- die wahrnehmbare Gebäudehöhe kann auch bei anderen Dachformen durch eine Trauflinie definiert werden. Z.B. bei Attikageschossen mit rückspringenden Fassaden oder Mansarddächern.
- Gewerbebeprägte Erdgeschosse weisen meistens eine andere Gestaltung als die Obergeschosse auf. Sie können überhöht und anders materialisiert sein und sind oft mit kleinen Vordächern ausgestattet.
- Die Fassadengliederung kann aber auch subtilere Formen annehmen. Beispiele sind Hochparterre oder Kellergeschosse die aus dem Erdboden ragen.

Häufig ist zur Einordnung einer Neubaute keine absolute Gleichheit zum Bestand erforderlich. Hier genügt das Weiterführen des massgebenden Prinzips und eine Annäherung an die umgebenden Masse und Proportionen. In ansteigendem Gelände kann eine durchgehende Linie auch abgetreppt sein.

Abb. 6 Referenz Trauf- und Sockellinie
Bischofszellerstrasse



4.4 Gebäudevorzone

4.4.1 Ausdehnung

Bei publikumswirksamen Nutzungen wie Läden (mit Schaufenster), Gastronomie und Ähnlichem mit Orientierung zur Strasse, reicht der öffentlich nutzbare Raum häufig von der Fassade bis an die Fahrbahn. Das führt ausserhalb der Zentren oft zu speziell gestalteten Vorplätzen und in den Zentren zu einer flächigen Gestaltung, bei welcher der Gehbereich nahtlos in den halböffentlichen Bereich übergeht.

Abb. 7 Beispiel für belebte Erdgeschossbereiche mit öffentlich nutzbaren Vorzonen
St. Gallerstrasse



Gestaltung

Entscheidend für die Qualität eines Strassenraumes ist die Choreografie zwischen Öffentlichkeit (Strasse | Gehbereich) und Privatheit (Wohnung). Insbesondere an Orten ohne publikumswirksame Nutzung im Erdgeschoss kommt den Vorzonen eine erhöhte Bedeutung zu. Sie stellen den Übergang von «Öffentlich» zu «Privat» sicher. Als repräsentatives Element ist der Vorgarten Ausdruck des Selbstverständnisses der Bewohner. Leider sind Vorgärten in den letzten Jahrzehnten oft dem Verkehr geopfert worden (Strassenausbau, Parkplätze).

Als Konsequenz der Innenentwicklung und Verdichtung werden die privaten Freiräume rund um die Häuser tendenziell kleiner werden, dadurch gewinnen die gemeinschaftlichen Flächen in den Strassenräumen an Bedeutung. Die Sicherung angenehmer Wohnverhältnisse ist deshalb eine besondere Anforderung. Bei bewohnten Erdgeschossen steht der Schutz der Privatsphäre im Vordergrund. Ein Heranführen der Öffentlichkeit bis an die Fassade ist in den meisten Fällen nicht erwünscht. Die nötige Distanz kann strassenseitig mit einem begrünten Vorgarten, Podest oder Sockel, auch im Zusammenspiel mit einem Anheben des Erdgeschossniveaus (Hochparterre), erreicht werden. Neben dem Schutz der Privatsphäre trägt der Vorgarten in einem erheblichen Mass zur Begrünung und Atmosphäre des Strassenraums bei.

Abb. 8 Vorgartenthemen in unterschiedlichem Kontext
St. Gallerstrasse und Rosenweg



4.4.2 Parkplätze

Je nach Strassenraum, Hierarchie der Strasse und angrenzender Nutzung können Parkplätze auf Vorbereichen geeignet sein. Deshalb wird beschrieben ob solche Abstellplätze notwendig sind, ortsbildverträglich angeordnet werden können und welche Ausgestaltung zu bevorzugen ist.

Abb. 9 Referenz Parkierung
Ringstrasse



4.4.3 Einfriedungen und Podeste

Einfriedungen gehen in der Regel mit Vorgärten einher. Mit einem Mauersockel, Zaun und/oder einer Hecke wird die Abgrenzung zwischen öffentlich und privat verstärkt. In zentralen Lagen kann ein Mauersockel zusätzliche Funktionen erfüllen wie zum Beispiel als Sitzgelegenheit.

Abb. 10 Referenz Podest
St.Gallerstrasse 86



Mit dem Anheben der privaten Vorzone als (auch grünes) Podest wird diese zusätzlich vom Strassenniveau abgesetzt und bildet so eine vertikale Schwelle zum öffentlichen Raum. Um dennoch den Bezug zum Strassenniveau nicht zu verlieren, sollte das Podest nicht höher als für drei bis vier Stufen angelegt sein, also ca. 50 cm – 70 cm.

Ein Absenken der Vorzone gegenüber dem Gehbereich hat hinsichtlich der Privatheit einen negativen Effekt und sollte vermieden werden. Vorbeigehende fühlen sich angezogen oder neigen dazu, Unrat hinabzuwerfen («Littering»).

4.4.4 Grünelemente

Bei der Gestaltung des Strassenraumes kommt der Begrünung eine hervorgehobene Bedeutung zu. Während im dörflichen Kontext Vorgärten und Einzelbäume ein grosses Mass der Begrünung sichern, sind diese in Zentren oder im städtischen Umfeld eher selten. Hier sollte der Strassenraum in gestalterischem Zusammenspiel mit der Bebauung begrünt und bestehende Grünstrukturen, wie z. B. Baumreihen und Alleen, respektiert und gestärkt werden.

Einzelbäume

Einzelbäume oder Baumgruppen eignen sich immer zum Betonen ortsbaulich wichtiger Orte wie Strassenraumaufweitungen und Platzsituationen. Neben der Wahl des Baumes und dem Platz für den Wurzelraum sollte auch der Überdeckung des Erdreiches Beachtung geschenkt werden. Auf Baumscheiben sollte wenn möglich, zugunsten einer niedrigeren Bepflanzung verzichtet werden.

Abb. 11 Grosskroniger Einzelbaum am Strassenraum
Bahnhofstrasse



Ein- oder beidseitige Baumreihe (=Allee)

Baumreihen sind klassische Grünelemente, welche die Entsprechung zu strassenbegleitender Bebauung bilden. Sie eignen sich auch zur Gliederung breiter Strassenräume. Bäume sind Schattenspenden und tragen zur Verbesserung des Mikroklimas bei. Im Rahmen von Neugestaltungen und im Zusammenhang mit strassenraumrelevanten Überbauungen werden die Möglichkeiten für Baumpflanzungen geprüft.

Abb. 12 Beidseitige Baumreihe
Bahnhofstrasse

Abb. 13 Einseitige Baumreihe
Zeughausstrasse





Rabatten und Grünstreifen

Rabatten dienen häufig der Fussgängerführung, indem sie den Gehbereich von der Fahrbahn absetzen. Sie stellen kein innerörtliches Motiv dar und sollten in diesem Umfeld sehr zurückhaltend eingesetzt und ausschliesslich als gestalterisches Mittel eingesetzt werden.

Rabatten und/oder Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehbereich entsprechen eher dem Ausserortsbild. Sie kommen daher überwiegend für den Typus «Landstrasse» in Frage

4.4.5 Zufahrten

Grundstücks- und Parkplatzzufahrten stellen einen Unterbruch der privaten Vorzone dar. Die Beeinträchtigung des Strassenbildes wächst mit der Breite der Zufahrten. Insbesondere in Quartieren mit homogener Vorgarten-/ Vorzonengestaltung kann eine zu breite Grundstückszufahrt einen grossen Einschnitt bedeuten.

Zufahrten sollten dementsprechend sensibel eingepasst werden. Grundsätzlich empfiehlt sich die Reduktion der Breite sowie eine Bündelung von Parkplätzen mit nur einer Zufahrt, insbesondere bei grösseren Anlagen. Auch können gemein-/ nachbarschaftliche Lösungen mit Zusammenlegen der erforderlichen Stellplätze prüfenswert / empfehlenswert sein.