



# Merkblatt zum Einordnungsgebot im Strassenraum

Erläuterung zu Baureglement Artikel 31 Abs. 3

vom 30. Juli 2024

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. Dieses wird im Entwurf des Baureglements im Sommer 2024 der öffentlichen Mitwirkung unterstellt.

Der Textteil erklärt die Nutzungs- und Gestaltungskriterien, nach denen die Einordnung neuer Bauten und Anlagen zu beurteilen sind. Die entsprechenden Strassenzüge sind im Zonenplan definiert.

Im Anhang sind spezifische Informationen und Kriterien zu den unterschiedlichen, im kommunalen Richtplan bezeichneten Strassenräumen, festgehalten. Wo im Richtplan die Strassenräume nicht einer Kategorie zugeordnet sind, gelten die Kriterien allgemein und müssen ortsspezifisch angewendet werden.

## **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, unser Aushängeschild für viele öffentliche Anlässe wie Feste und Märkte. Gut gestaltete Strassenräume sind bevorzugte Bühnen von Fernsehsendungen (Donnschtigjass) und dienen dem Standortmarketing. Ihnen ist deshalb Sorge zu tragen.

Der Strassenraum wird definiert durch die Verkehrsflächen, die angrenzenden privaten, halböffentlichen und öffentlichen Vorzonen und die Fassaden der begleitenden Gebäude. 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.

Der Strassenraum erfüllt auch durch das Ermöglichen von Begegnungen viele soziale Funktionen. Dies wird in diesem Merkblatt nicht weiter ausgeführt da es primär um die Einordnung von Bauten und Anlagen in den Strassenraum geht. Gleichwohl hat die Strassenraumgestaltung einen grossen Einfluss auf das Wohlfühlen der Raumnutzer, die soziale Sicherheit, die nächtliche Sicherheit die Entstehung von Angsträumen und Unorten.

Strassenräume dienen mit ihren Verkehrsflächen mehrheitlich auch dem Durchgangs- und Erschliessungsverkehr. Mit deren Gestaltung kann die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und Raumnutzer erhöht werden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Handlungsfeld Strassenraum</b>	<b>4</b>
1.1	Planungskontext	4
1.2	Ziel und Zweck	4
1.3	Begriffe / Definition	5
<b>2</b>	<b>Aspekte des Strassenraums</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Strassenraumtypen</b>	<b>7</b>
3.1	Zentrumsstrassen	7
3.2	Stadtstrassen	7
3.3	Landstrassen	7
<b>4</b>	<b>Kriterien</b>	<b>8</b>
4.1	Ausgangslage	8
4.2	Proportionen	8
4.3	Bebauung	9
4.4	Aussenraum	14

## Anhang

Z	Zentrumsstrasse
ZH	Historische Zentrumsstrasse
S	Stadtstrasse
SH1	Historische Stadtstrasse
SH2	Historische Stadtstrasse
LI	Landstrasse innerhalb
LA	Landstrasse ausserhalb wohngesprägt
LA	Landstrasse ausserhalb gewerbegeprägt

# 1 Handlungsfeld Strassenraum

## 1.1 Planungskontext

Mit dem revidierten Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG 2014) und der in der Folge umgesetzten kantonalen Gesetze und Planungsgrundlagen, richtet sich der Fokus der Ortsplanung auf das Weiterentwickeln im Bestand und die Verdichtung ortsbaulicher Qualitäten auf den knappen zur Verfügung stehenden Flächen. Der Strassenraum muss mehr denn je mitgedacht und als Teil des öffentlichen Raums verstanden werden.

Derzeit befinden sich die Gemeinden in der Umsetzungsfrist ihrer kommunalen Planungsinstrumente. Im Zuge der Erstellung und Erneuerung von Zonenplänen, Baureglementen, Richtplänen und Innenentwicklungsstrategien, gilt es vorhandene Potenziale im bebauten Bestand auszuloten und mit geeigneten Mitteln zu aktivieren. Die Siedlungsentwicklung nach innen stellt hohe Anforderungen an das planerische Vorgehen, die Erarbeitung von Konzepten sowie Massnahmen und den Umgang mit privaten Interessen.

Auch in puncto stadträumlicher Fragen, gestaltungs- und nutzungsbezogener Qualitäten der Siedlung sowie Schutz erhaltenswerter Substanz bei gleichzeitiger Veränderung und Entwicklung, bedingt es ein weitsichtiges planerisches Handeln. Das Leben verdichtet sich im bebauten wie auch unbebauten Siedlungsgebiet, womit insbesondere im öffentlichen Raum ein grösserer Druck auf kleiner werdende Flächen entsteht.

Die neu zu definierenden Entwicklungsstrategien für die Gemeindequartiere sind eng verflochten mit dem Gerüst der Strassenräume. Im Kontext der angrenzenden Bebauung gilt es, die Strassenräume entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung mit zu entwickeln und aufzuwerten.

## 1.2 Ziel und Zweck

Auf der Stufe Ortsplanung ist die Rede von «Ausbaustandard», «flankierenden Massnahmen», «Strukturschutz» und «Einordnungsgebot». Der Gebrauch dieser planerischen «Regeln» dient der qualitativen Steuerung der Siedlungsentwicklung. Sie stellt aber auch sehr hohe Anforderungen an den Vollzug, denn an Stelle der Kontrolle von generell-abstrakten Vorschriften ist die Beurteilung von individuell-konkreten Anforderungen erheblich. Fragen sind:

- Welches sind die prägenden Strukturen des Ortes?
- Fügt sich ein Bauvorhaben in die erhaltenswerten Strukturen ein?
- Trägt eine Veränderung zur positiven Entwicklung des Ortes bei?

Zur Beantwortung dieser Fragen 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 sich das Vorhaben in den Bestand einfügt, dessen charakteristische Elemente aufnimmt und damit den Charakter stärkt.

Der Strassenraum ist Verkehrsträger für Fussgänger, Velofahrer, Autos und den öffentlichen Verkehr. Er ist Begegnungs- und Zirkulationsfläche, bietet dem öffentlichen Leben eine Plattform und prägt das «Gesicht» und das Image der Gemeinde. Damit kommt dem Strassenraum eine wesentliche Bedeutung in der Gemeindeentwicklung zu.

### 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 Gebäude-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 historisch entstanden sind, unterschiedliche Funktionen erfüllen und folglich auch unterschiedlich gestaltet und aufgebaut sind. Wir unterscheiden 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 Zentrumsstrassen

Zentrumsstrassen zeichnen sich durch eine starke Verflechtung von Bebauung und Aussenraum aus. Der öffentliche Raum ist von Fassade zu Fassade 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.

Ein Spezialfall stellt die historische Zentrumsstrasse innerhalb der Altstadt dar. Dort soll der Strassenraum die schützenswerte Bebauung berücksichtigen und gut in den öffentlichen Raum einbinden (Gestaltungsprimat Bebauung).

### 3.2 Stadtstrassen

Bei Stadtstrassen besteht der Bezug zwischen Strasse und Bebauung. Die Randnutzungen der Strasse werden jedoch weniger bespielt. Die Strassenräume sind ihren angrenzenden Nutzungen entsprechend zu gestalten. Diese Strassentypologie hat viele unterschiedliche Ausprägungen.

Neben einer Neuausrichtung der Bebauung im Bereich von Arealentwicklungen (Umstrukturierungsgebieten) mit Orientierung an der idealen Raumproportion, stehen von historischer Bebauung begleitete Räume (SH1 - Stickerhäuser und SH2 - 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 Landstrassen

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

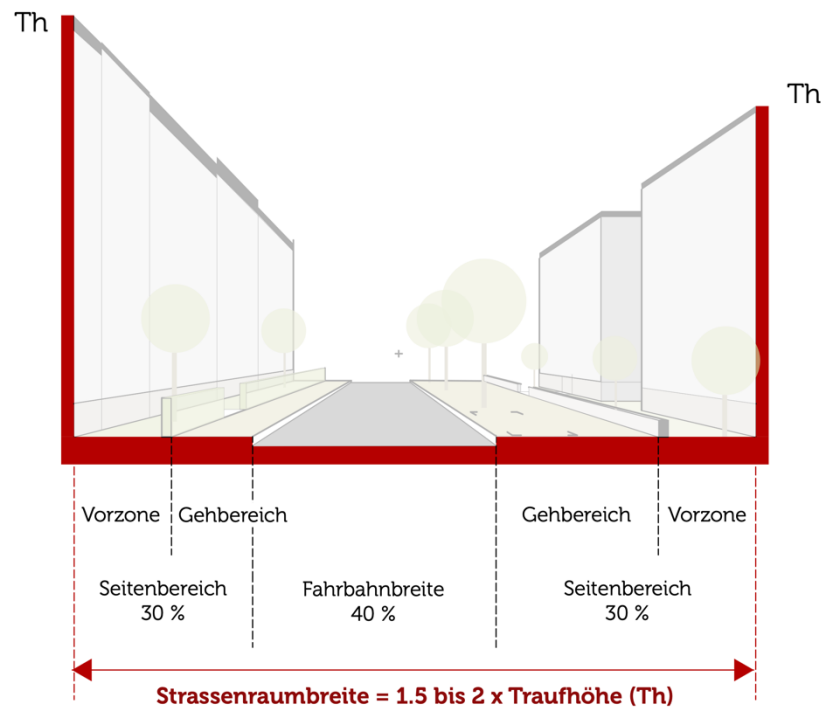
Zur Differenzierung der Strassenraumtypen dient ein Kriterienkatalog, der räumlich-atmosphärische, gestalterisch-materielle und funktional-betriebliche Qualitäten differenziert. Die nachfolgenden Beschriebe und Illustrationen dienen als Glossar zu den beiliegenden Typenblättern.

### 4.2 Proportionen

#### 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 ein breiter Strassenraum auch eine «kräftigere» begleitende Bebauung verlangt (und umgekehrt). Da optisch die Fassade den Strassenraum nach oben abgrenzt 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 Seitenbereiche. Diese umfassen Gebäudevorzonen und Gehbereiche. Die Gebäudevorzonen können dabei 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 Gestaltungsprimat

Im ersten Schritt wird der Strassenraum einem «Gestaltungsprimat» zugeordnet. Dabei wird zwischen zwei Grundsätzen unterschieden: Erstens, dem Gestaltungsprimat "Bebauung" und zweitens dem Gestaltungsprimat "Strassenraum". Mit der Definition des Gestaltungsprimats wird festgelegt, dass sich eine zukünftige Bebauung dem Strassenraum anzupassen hat oder umgekehrt.

#### Bebauung

Wird der Wert der Bebauung über denjenigen der Strasse gestellt, z. B. in Ortsbildschutz- oder auch in baulich wertvollen Kern- und Zentrumsgebieten mit hohem Anteil an geschützten Objekten, ist die Bebauung und damit die Proportion des Raumes fixiert. Der bestehende Raum muss allen Ansprüchen genügen.

### Strassenraum

Ist hingegen eine Neuausrichtung der strassenbegleitenden Bebauung denkbar oder sogar gewünscht, wie z. B. in Innenentwicklungsgebieten mit Umstrukturierungspotenzial, kann der Strassenraum zu Gunsten besserer Funktionalität und | oder Raumproportion verbreitert oder verschmälert und die baulichen Ränder neu gesetzt werden.

#### 4.3.2 Baufucht | (Pflicht-) Baulinie

Die Fassaden der strassenbegleitenden Bebauungen liegen insbesondere im eher städtischen Kontext oft auf einer gemeinsamen Fucht. Dabei kann es sich sowohl um eine geschlossene (aneinandergebaute), als auch offene Bauweise handeln. Um diese Linie zu sichern | zu erhalten, kann eine (Pflicht-) Baulinie sinnvoll sein.

Abb. 3 Referenz Baufucht, offene Bauweise  
Bischofszellerstrasse



#### 4.3.3 Abstand zum Fahrbahnrand

Mit dem Abstand zum Fahrbahnrand wird die Breite des Seitenbereiches zwischen Fassade und Fahrbahn beschrieben. Im historischen Kontext ist die Bebauung gesetzt. Dort kann eine Annäherung an die Idealproportion nur über eine Anpassung der Flächenverteilung geschehen. Dort wo der Strassenraum den Gestaltungsprimaten darstellt, ist die Dimensionierung der Seitenbereiche abhängig von künftigen Proportionen. Je höher die strassenseitige Bebauung wird, desto weiter muss sie von der Fahrbahn abrücken.

#### 4.3.4 Strassenseitige Gebäudelänge

Sie beschreibt die maximale Länge der strassenbegleitenden Fassaden, auch bei geschlossener Bauweise, über Parzellengrenzen hinweg. Sie prägt zusammen mit den seitlichen Gebäudeabständen nachfolgend die Körnung und die wahrgenommene Dichte eines Ortes.

#### **4.3.5 Bauweise | Gebäudeabstände**

Ob eine offene oder geschlossene Bauweise vorherrscht, ist für den Strassenraum ähnlich prägend wie die Gebäudestellung. Ein Unterbruch in einer geschlossenen Bauflucht kann ebenso störend wirken, wie eine zu lange Gebäudeflucht in einer offenen Struktur. In beiden Fällen sollen verträgliche Masse ausgelotet werden, so dass bauliche Entwicklungen harmonisch gestaltet und neue Bauten ins Gesamtbild eingefügt werden können.

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 | Geschossigkeit**

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 gewerbegeprägten Landstrasse kaum ortsbauliche Referenzen für eine Einordnung gibt.

#### **4.3.7 Erdgeschossnutzung und -lage**

##### **Erdgeschoss**

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.

### Hochparterre

In wohngeprägten Strassenzügen kann neben der Gestaltung der privaten Vorzone als Vorgarten, die Anordnung des Erdgeschosses als Hochparterre zur Erhöhung der Privatsphäre beitragen. Dabei ist besonders auf die Behindertengerechtigkeit zu achten.

Abb. 4 Referenz Hochparterre  
Bahnhofstrasse



#### 4.3.8 Gebäudeorientierung

Die den Strassenraum begleitende Bebauung entscheidet über dessen Bild, Atmosphäre und den erlebbaren Grad der Öffentlichkeit. 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 der Strasse zu. Hingegen können strassenabgekehrte Eingangsbereiche häufig zu einem rückseitigen, abweisenden Charakter der Bebauung mit einer minimalen Interaktion zum Strassenraum führen.

Abb. 5 Referenz Orientierung zur Strasse (links) /  
keine Orientierung zur Strasse (rechts)  
Wilerstrasse



#### 4.3.9 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. 6 Referenz Trauf- und Sockellinie  
Willerstrasse



#### 4.3.10 Trauflinie und Sockellinie

Trauf- 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 Quergiebel 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. 7 Referenz Trauf- und Sockellinie  
Bischofszellerstrasse



## 4.4 Aussenraum

### 4.4.1 Gebäudevorzone

#### 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. 8 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. 9 Vorgartenthemen in unterschiedlichem Kontext  
St. Gallerstrasse und Rosenweg



#### 4.4.2 Parkplätze auf Vorbereichen

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. 10 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. 11 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. 12 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 Baumneupflanzungen geprüft.

Abb. 13 Beidseitige Baumreihe  
Bahnhofstrasse

Abb. 14 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.