

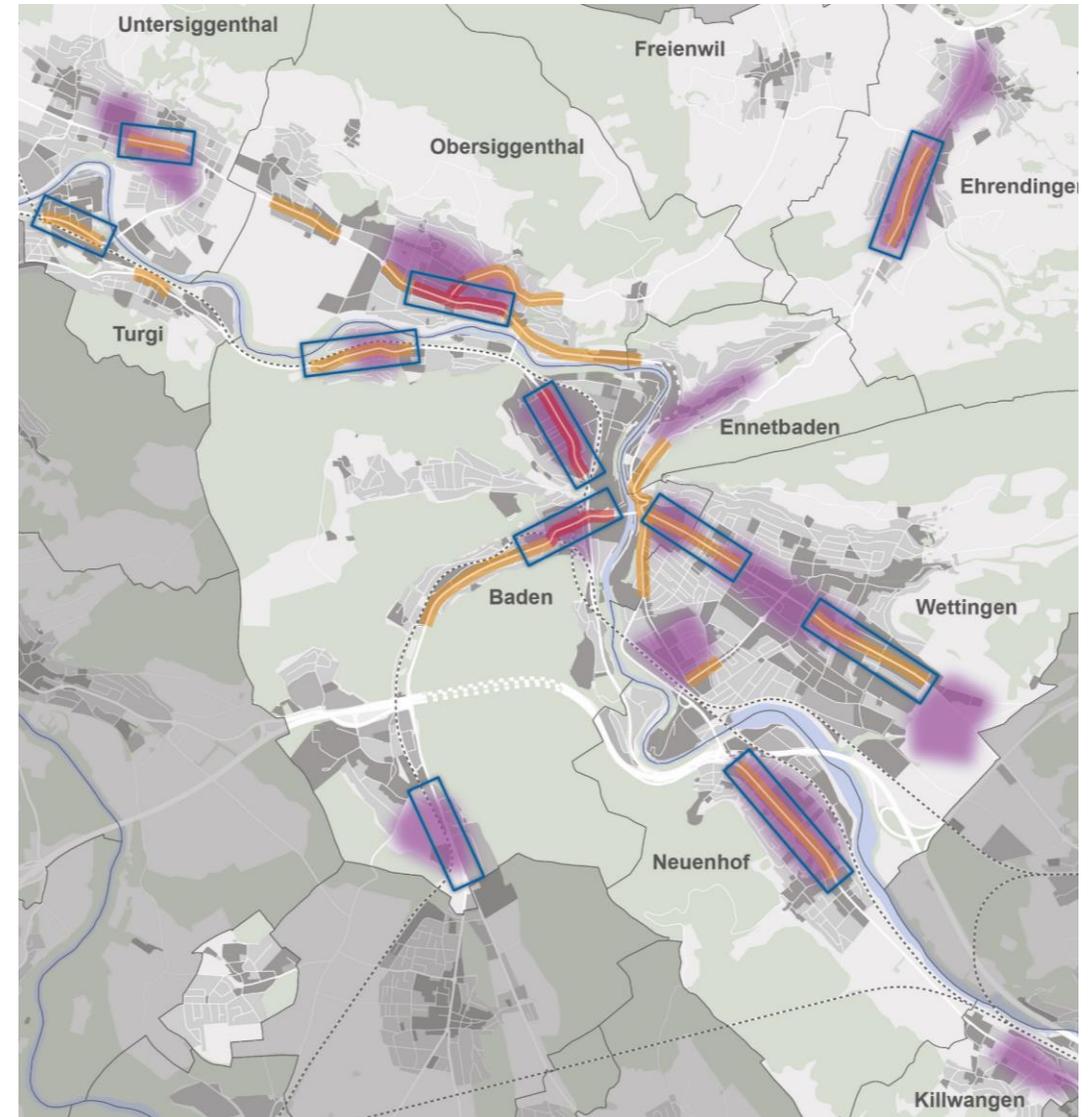
Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

These SF 1

Die Ortsdurchfahrten verlaufen zentral durch die Gemeinden und damit durch Gebiete, wo künftig noch mehr Menschen leben werden. Die Kombination von guter Erschliessung und vielen Menschen führt zu Konflikten, gleichzeitig können die Ortsdurchfahrten nur mit diesem Siedlungswachstum als Zentren gestärkt werden.

Erläuterungen

- Handlungsbedarf besteht insbesondere an den **besonders konfliktreichen** und den **klassischen** Ortsdurchfahrten (ODF) gemäss Lagebeurteilung.
- Zentrale Herausforderung ist: Eine Strasse durch dichte Zentren, aber viele Anforderungen. Erfordert Abstimmung mit kommunalen Gebietsplanungen.



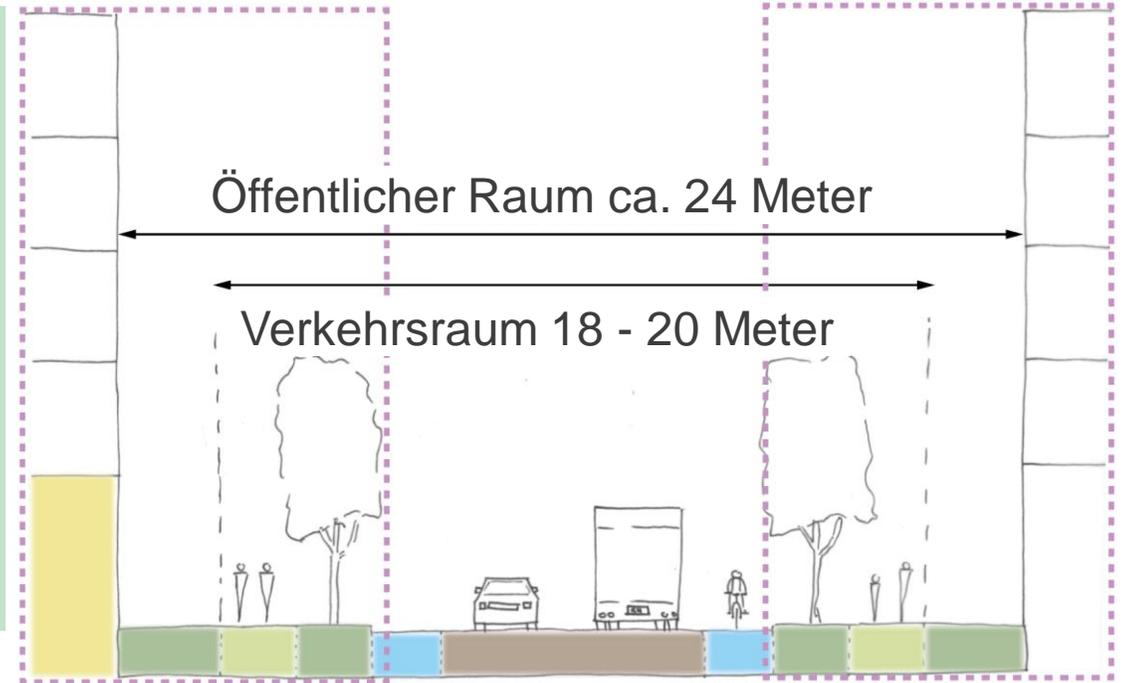
Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

These SF 2

Durch Temporeduktionen wird die Lärmbelastung durch den motorisierten (Schwer-) Verkehr reduziert und der Aufenthalt wird auch entlang von Ortsdurchfahrten mit hoher Verkehrsbelastung attraktiver. Gleichzeitig schaffen Temporeduktionen nur wenig Raum für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei hoher Verkehrsbelastung.

Erläuterungen

- Eine Hauptverkehrsstrasse braucht auch künftig je eine Fahrspur pro Richtung mit ca. 3 m Breite (= 6 m Breite), unabhängig von der Verkehrsbelastung.
- Tiefere Geschwindigkeiten ermöglichen schmalere Fahrbahnbreiten, allerdings ist die Reduktion gering (max. 1 m). Alternative Ansätze wie Kernfahrbahnen sind nur bei tiefen Verkehrsbelastungen denkbar.
- Eine siedlungsverträgliche Gestaltung ist bei Strassenräumen ab einer Breite (Fassade zu Fassade) von ca. 20 m in der Regel gut möglich.



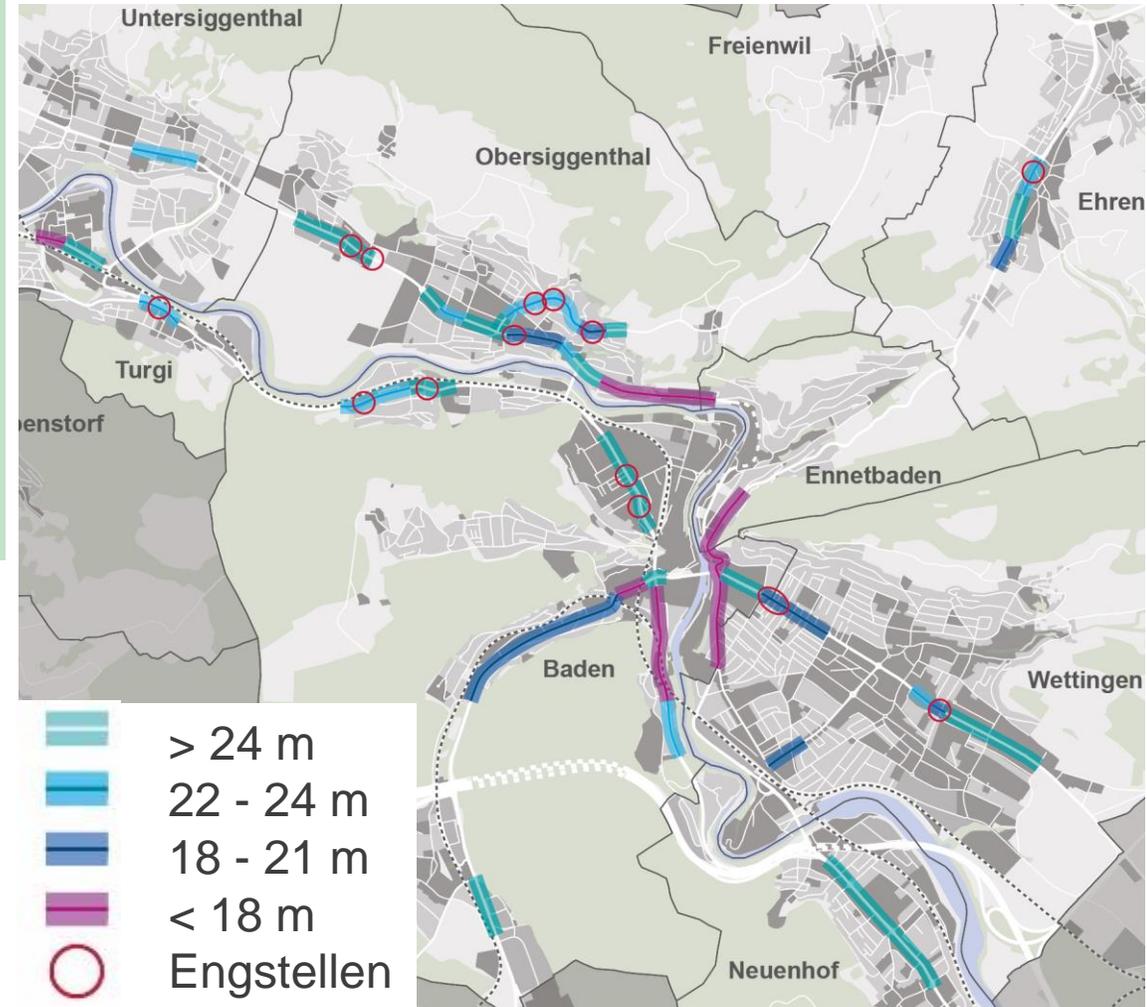
Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

These SF 3

In den meisten Ortsdurchfahrten ist unter Einbezug privater Vorzonen heute genug Raum vorhanden, um den Strassenraum siedlungsverträglich zu gestalten. Um diese Spielräume zu nutzen, braucht es abgestimmte und langfristige kommunale Gesamtkonzepte, die konsequent umgesetzt werden.

Erläuterungen

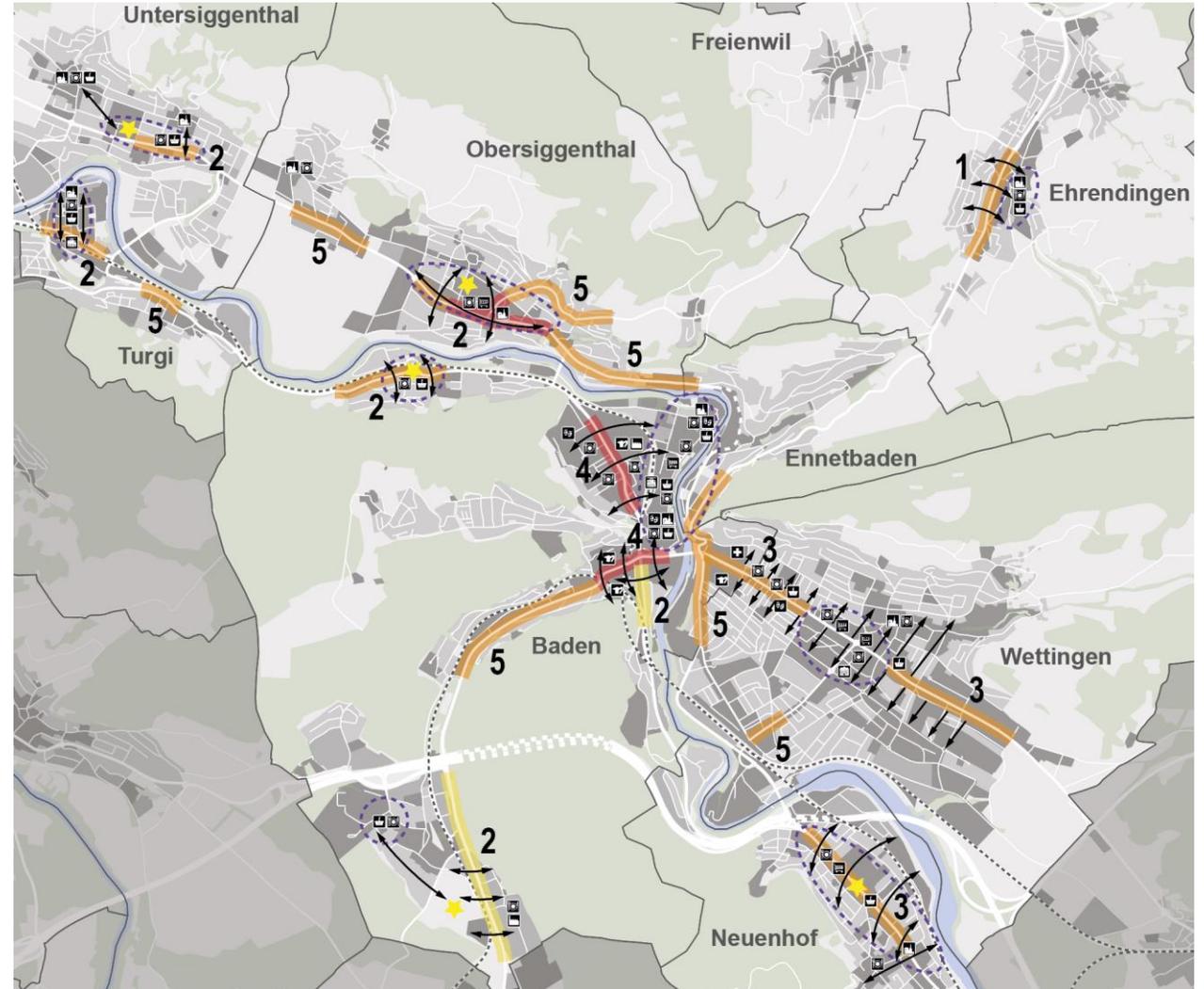
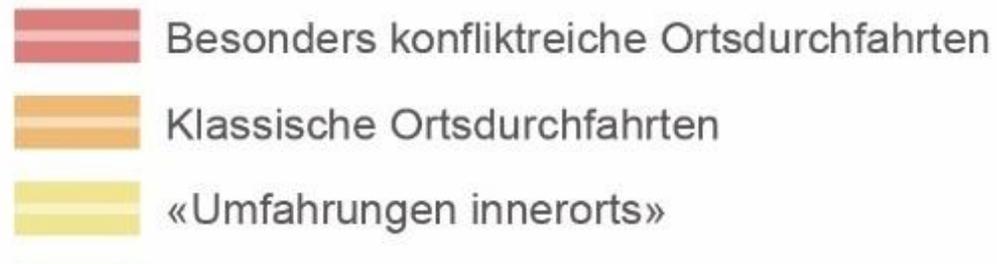
- Heutige Strassenraumbreiten in den verschiedenen Ortsdurchfahrten (gemessen von Fassade zu Fassade inkl. private Vorzonen)
- Punktuelle Engstellen als Herausforderung, lassen sich im Rahmen von Gebietsplanungen lösen (sofern der politische Wille da ist)



Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Typisierung der Ortsdurchfahrten (ODF) in Gruppen nach Entwicklungspotenzial im Umfeld

1. Ortszentren abseits der ODF
2. Neue Ortszentren an ODF
3. Bestehende Ortszentren an ODF mit Aufwertungspotenzial
4. Bestehende Ortszentren an ODF mit Transformationspotenzial
5. Keine Ortszentren, ODF in Siedlung integrieren



ODF: Ortsdurchfahrt

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum



ODF-Typ 2 – Suhr ca. 23 m (Typ 1 denkbar)



ODF-Typ 3 – Thunstrasse Bern ca. 22 m



ODF-Typ 4 – Lagerstrasse Zürich ca. 27 m



ODF-Typ 5 – Köniz ca. 18 m (Typ 1 denkbar)

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum (SF)

These SF 4

Innerhalb von 5-10 Gehminuten erreicht ein Grossteil der regionalen Bevölkerung ein Ortszentrum mit Einkaufsmöglichkeiten. Wenn die Wegverbindungen sicherer, attraktiver und direkter wären, würden diese kurzen Strecken vermehrt zu Fuss zurückgelegt.

Erläuterungen

- Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Siedlungsdichte, aber auch vom Nutzungsmix (höherer Fussverkehrsanteil bei hoher Dichte und gutem Mix)
- Gemeinden können mit vorausschauender Fusswegplanung frühzeitig Rahmenbedingungen verbessern (über Kantonsstrassen mit Kanton)



- Ortszentren = Quartiere der kurzen Wege
- - - Ortszentren in 10' zu Fuss erreichbar

Handlungsfeld Stadt- und Freiraum

Quartier der kurzen Wege – Qualitativ gute Freiräume sind auch bei hoher Dichte möglich



Umgebung Brupbacherplatz Zürich

Verhältnis Bevölkerung zu Arbeitsplätzen: 2:1



16'000 Einwohnende
9'600 Arbeitsplätze

→ 200 pro Hektar
→ 120 pro Hektar