

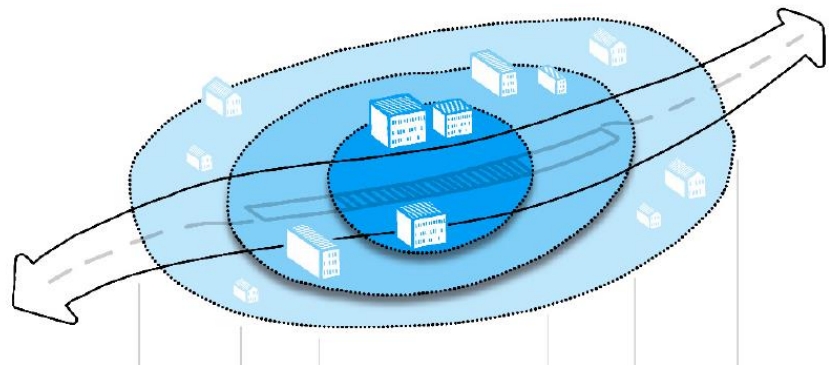


**Kanton Zürich
Baudirektion
Tiefbauamt**

Die neuen «Standards für Staatsstrassen»

Ein Paradigmenwechsel

**Raffael Noesberger, Sektionsleiter Projektentwicklung
Maja Hubrig, Projektentwicklerin**



«Weniger Verkehrsachse, mehr Aufenthaltsqualität» (Zitat: NZZ vom 19. Nov. 2022)

Samstag, 19. November 2022

Zürich und Region

Neue Zürcher Zeitung

17

Weniger Verkehrsachse, mehr Aufenthaltsqualität

Die Hauptstrasse soll in den Ortszentren zum Lebensraum werden



Fällanden lädt nicht überall zum Flanieren ein.

hin oft zum Wunschbedarf der Gemeinden und mussten von ihnen finanziert werden. Zudem seien teilweise Bäume wegen funktionaler Überlegungen der Projektierung zum Opfer gefallen.

Hier werden die Prioritäten anders gesetzt. Im Zeichen des Klimawandels würden Bäume wichtig, um die sommerliche Hitze in den Strassen zu mindern, betont Neukom. Neu kann der Kanton Bäume, wenn sie Teil des Strassenraums sind, auch selber finanzieren. Tendenziell werde der Strassenbau etwas teurer, aber im Verhältnis zu den Gesamtkosten falle das wenig ins Gewicht, sagt der Baudirektor.

Normen, die bis anhin ziemlich strikt angewandt wurden, seien durchaus sinnvoll, sagt Noesberger. Nun es gehe darum, sie flexibler anzuwenden und Spielräume zu nutzen. Bei den heutigen komplexen Ansprüchen sei das auch gar nicht anders möglich. «Die Planung wird anspruchsvoller, aber auch spannender», sagt er. Kommunikation sei wichtig. Man müsse ein Bauvorhaben auch vermitteln können, das gehöre heute zum Anforderungsprofil für Projektleitungen.

Tempo 30 ja, aber anders

Nun ist Strassenbau auch Verkehrspolitik und somit alles andere als konfliktfrei (siehe Zürichpost). Das gilt aber für

liche Interessen müssten gegeneinander abgewogen werden können, sonst gerate man in Widerspruch zum Bundesrecht. Aber der Baudirektor schliesst nicht aus, dass in dieser Frage einmal jemand Beschwerde einlegt und es zu einer gerichtlichen Klärung kommt.

Die neuen Standards waren der Anlass, die Schnittstelle zwischen dem Amt für Verkehr in der Volkswirtschaftsdirektion und dem Tiefbauamt in der Baudirektion weitgehend aufzuheben. Ein delikates Thema: Über die Zuständigkeiten war nämlich 2006 ein offener Streit zwischen den damaligen Regierungsrätinnen Rita Fuhrer (SVP) und Dorothee Fierz (FDP) ausgebrochen, der Letztere das Amt kostete.

Die neue Änderung wurde im Konsens erarbeitet. Für die strategische Planung bleibt die Volkswirtschaftsdirektion zuständig, die damit betraute Abteilung wurde in Amt für Mobilität umbenannt und befasst sich verstärkt mit den Folgen und Chancen der Digitalisierung für den Verkehr. Dafür übernimmt das Tiefbauamt die Projektierung der Staatsstrassen von Anfang an ab dem Vorprojekt.

Die Gemeinden, die damit nur noch eine Anlaufstelle beim Kanton haben, sind laut Jörg Kündig, Präsident des Verbands der Zürcher Gemeindepräsidenten, einleuchtend zufrieden. Aber er habe

Die Rolle des Staatsstrasse heute und in der Zukunft

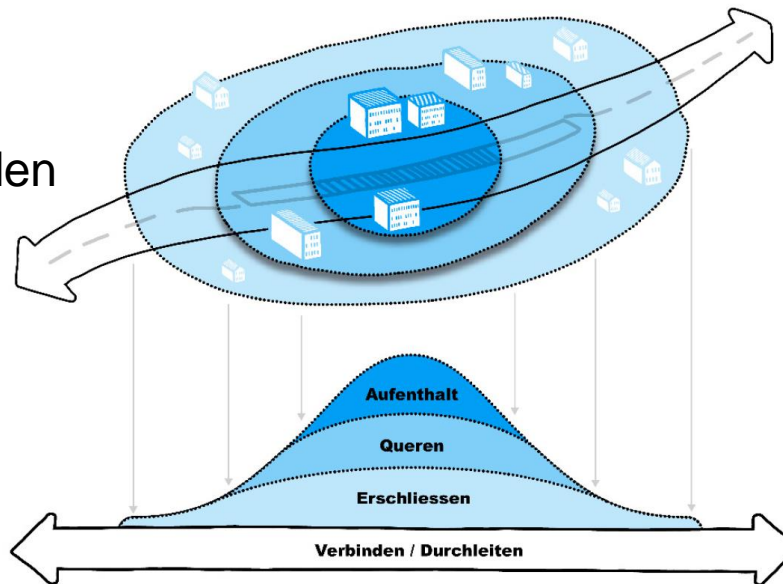
- übergeordnete Erreichbarkeit sicherstellen, Leistungsfähigkeit

- genügend Raum für unterschiedliche Verkehrsteilnehmende (öV, Fuss- und Veloverkehr, MIV)

- Erschliessung

- Aufenthaltsqualität, gestalterische Qualität (= siedlungsverträgliche Gestaltung)

- Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden



- Wirtschaftlichkeit

- möglichst geringe Lärm- und Schadstoffemissionen

- Anforderung an Strassenunterhalt

- Temporegime (SSV Art. 108 >> u.a. Verkehrssicherheit, Lärm)

- Anforderungen an BehiG

- Berücksichtigung des Lokalklimas (Hitzeminderung)

Mit den «Standards» geht ein Paradigmenwechsel einher

Grundlage Projektierungsgrundsätze (Art. 14) im Strassengesetz (StrG) → Strassenraum wird umfassender und ganzheitlicher gedacht

- **Gesamtheitlicher Fokus** auf den Strassenraum als ein Teil des öffentlichen Raums (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Aufenthalt, Gestaltung)
- **Siedlungsorientierte Betrachtungsweise** der Strassen innerorts (Betrachtung des Strassenraums von Fassade zu Fassade, weniger MIV-fokussiert)

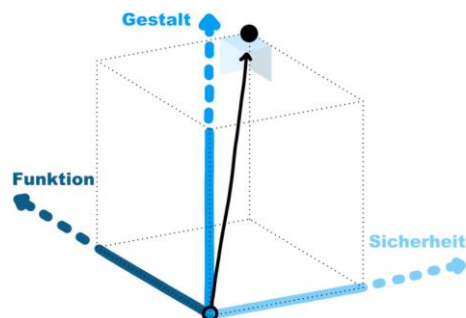
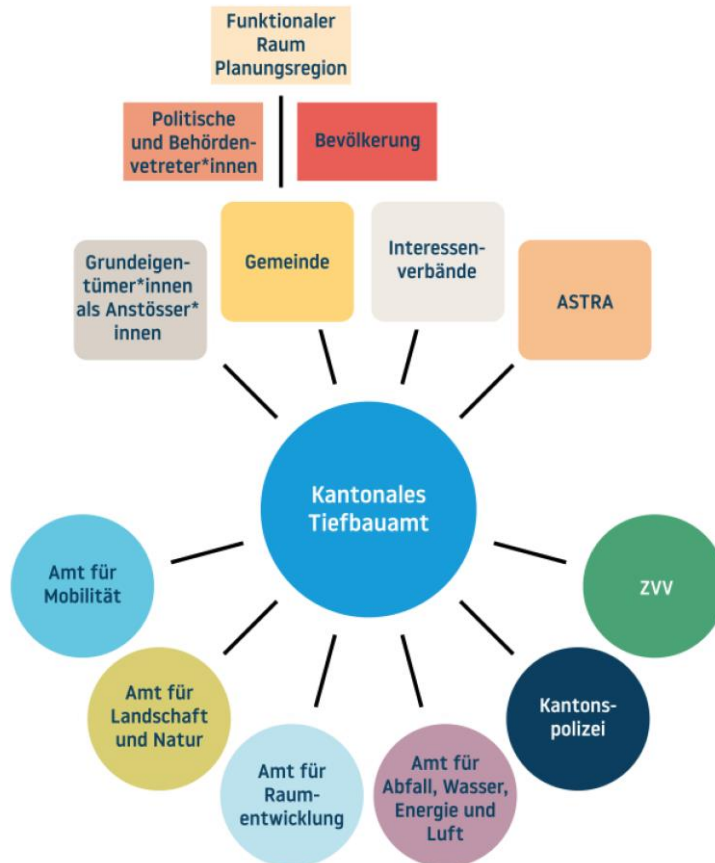


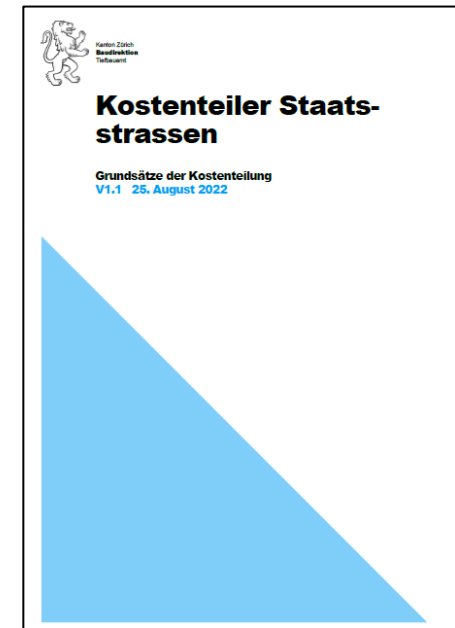
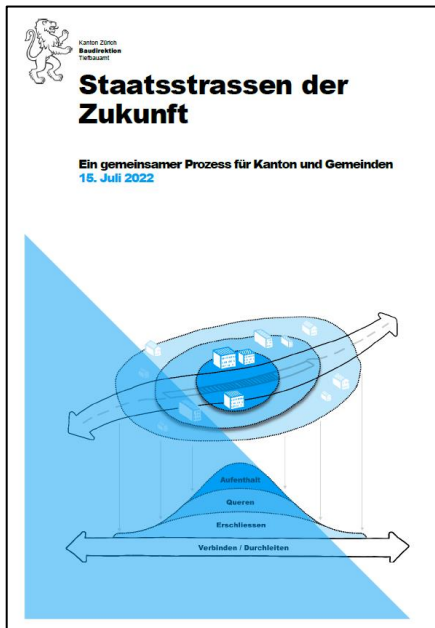
Abbildung: Würfel der Strassenraumgestaltung

Gemeinsamer Planungsprozess



- **Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde** (sie kennt die Gegebenheiten vor Ort)
- Verschiedene Beteiligte werden stufenweise eingebunden
- Hauptbeteiligte: Kanton und Standortgemeinde

«Standards für Staatsstrassen» – Die Kerndokumente



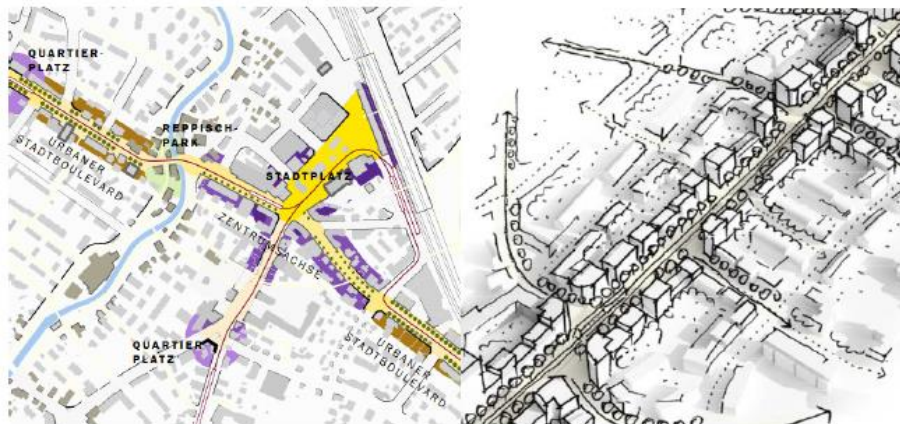
Ergänzende Dokumente: Spezieller Fokus



- Der Kantonsrat hat das Budget für 5 neue Stellen im TBA für die Umsetzung von Veloprojekten bewilligt (Dez. 2022)
- Neues Veloweggesetz ist seit 1.01.23 in Kraft (Schweiz)
- Neue «Standards Veloverkehr» (Kanton Zürich)

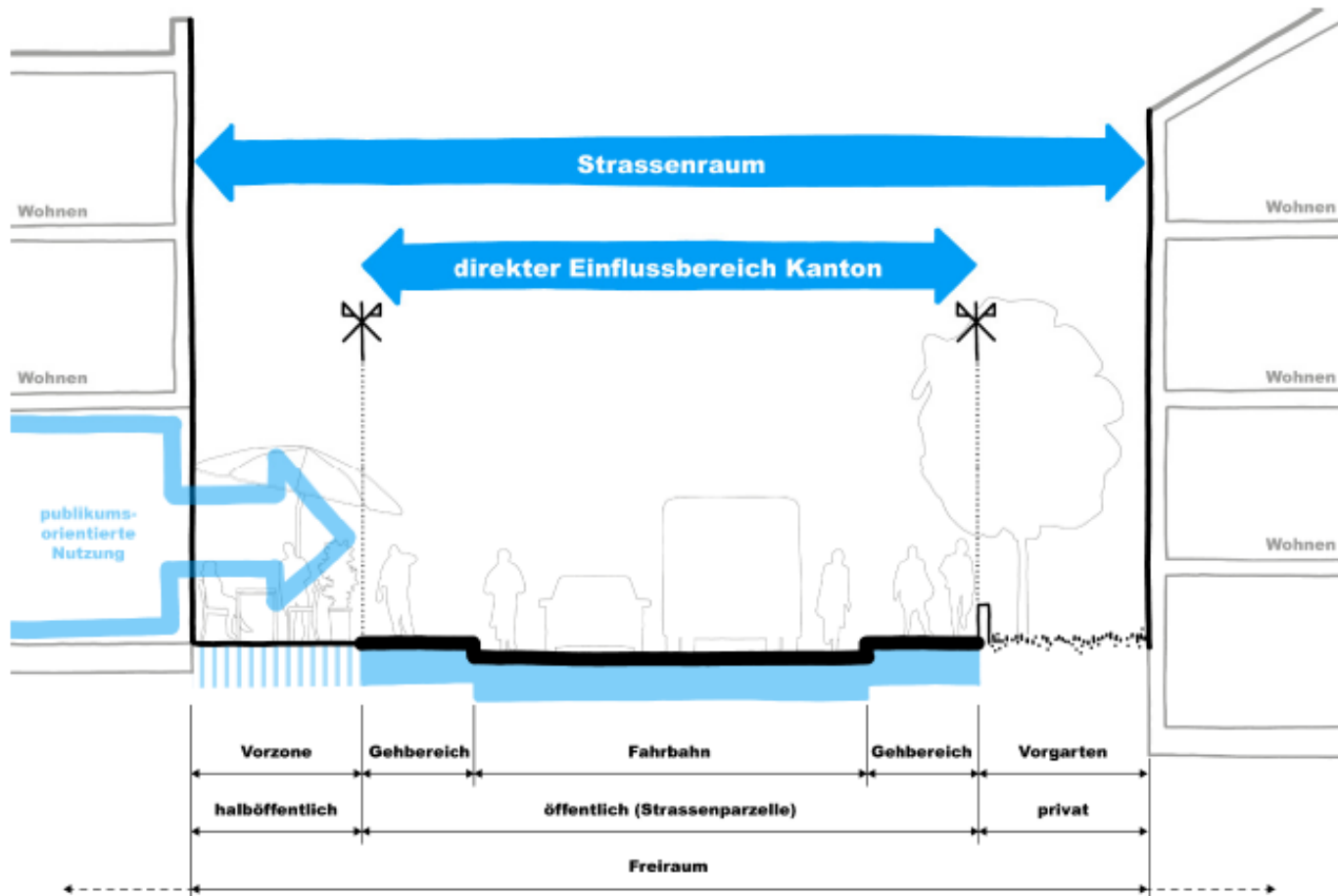


Gesamtheitliche Betrachtung gibt neue Impulse

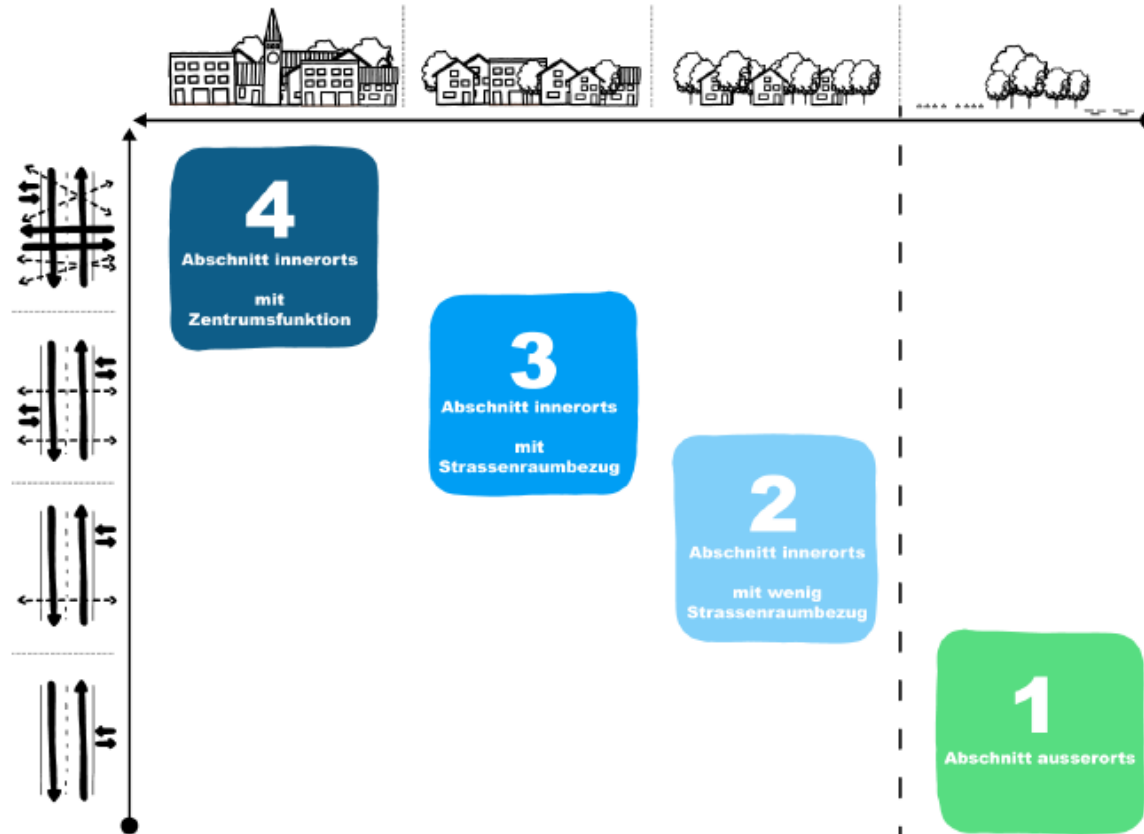


Abbildungen: Zwei Leitbilder von Gemeinden

Ortsspezifische Betrachtung von Fassade zu Fassade



Gliederung in Raumtypen

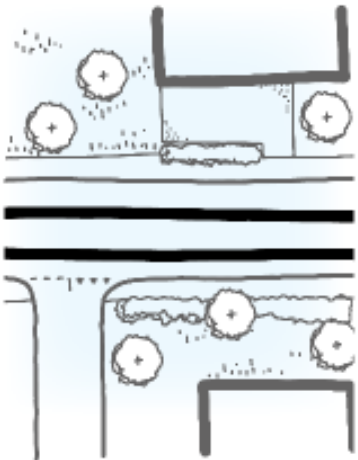


Je nach Raumtyp sind andere Massnahmen notwendig

Beispiel der Raumtypen (1/2)

Raumtyp 2

Abschnitt innerorts
mit wenig
Strassenraumbezug



Erscheinungsformen:

- Wohnen
- Gewerbe

Wohnen



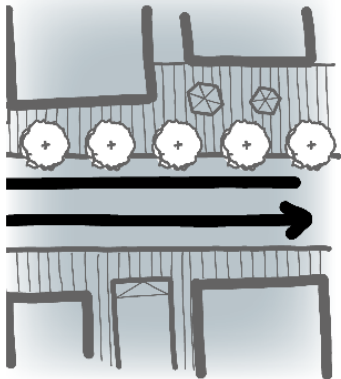
Gewerbe



Beispiel der Raumtypen (2/2)

Raumtyp 4

**Abschnitt innerorts
mit
Zentrumsfunktion**



Erscheinungsformen:

- kleinstädtisch/
städtisch
- dörflich/ländlich
- Subzentrum

kleinstädtisch/städtisch



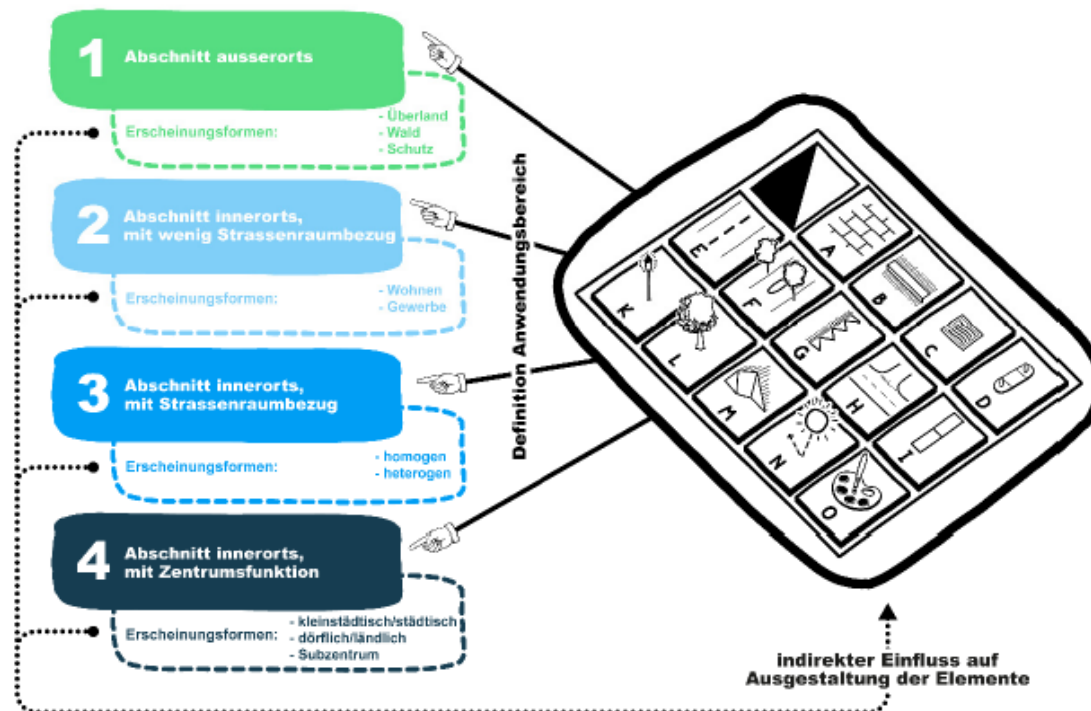
dörflich/ländlich



Verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten je nach Raumtyp und Ort

Raumtypen und Erscheinungsformen

Elementekatalog

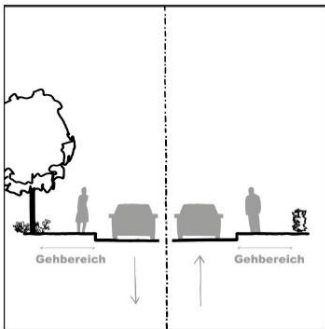


Elementekatalog ist aber kein «Kochrezept»



Elementekatalog lässt ortsspezifische Massnahmen zu

L-12 Strassenbaum/Strassenhecke hinter Trottoir



Gewichtung:		
Standard	Alternative	Spezialfall
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Anwendung in:			
1	2	3	4
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

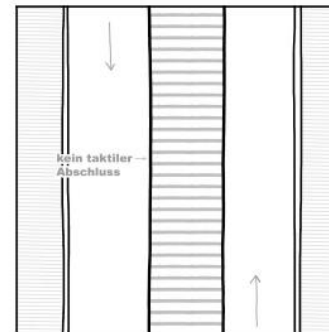
- Hinweise Anwendung/Materialisierung:**
- Anwendung, wenn eine zurückhaltende räumliche Wirkung der Strassenvegetation erreicht werden soll
 - Beschattung von Gehbereich und Vorzonen möglich
 - Strassenbäume haben hitzemindernde Wirkung

Bestandteil Regelwerk Tiefbauamt:	
ja	nein
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- der Standort ist nicht im Regelwerk TBA enthalten



E-18 Mehrzweckstreifen Beschichtung



Gewichtung:		
Standard	Alternative	Spezialfall
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Anwendung in:			
1	2	3	4
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

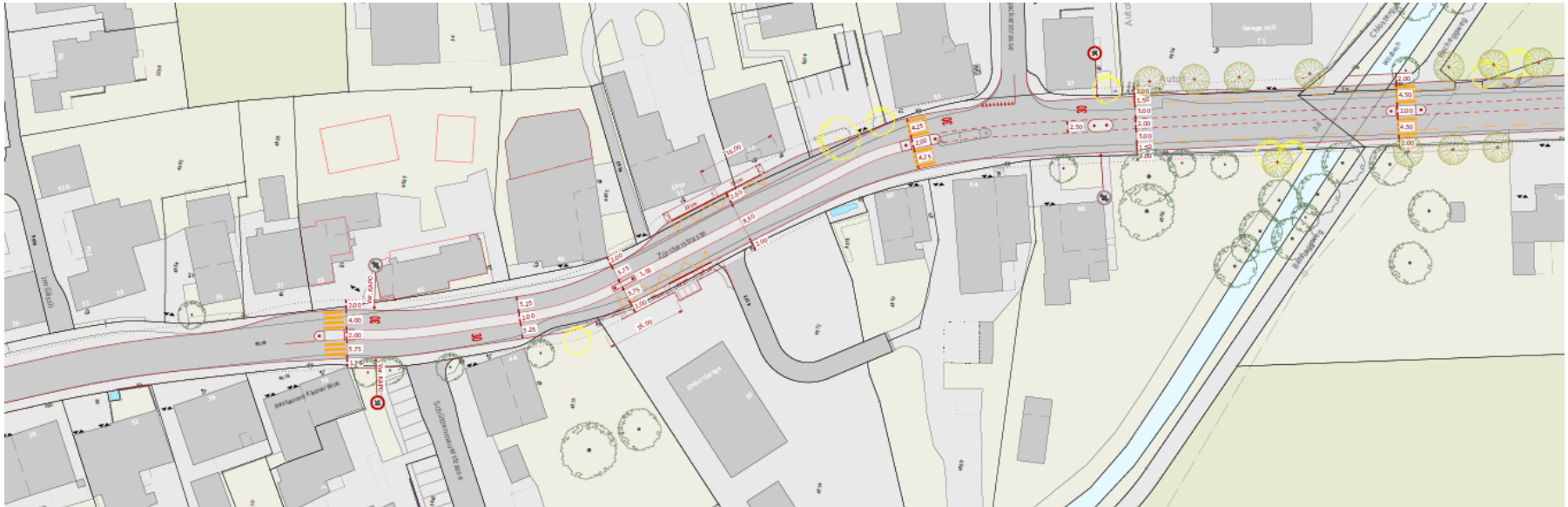
- Hinweise Anwendung/Materialisierung:**
- als Beschichtung (FSGO)
 - es gelten die Bestimmungen der SSV, Art. 76 und VSS 40 214

Bestandteil Regelwerk Tiefbauamt:	
ja	nein
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

- ein beschichteter Mehrzweckstreifen ist nicht im Regelwerk TBA enthalten



Mögliches Resultat



Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK):

- Ganzheitliche Betrachtung
- Mit der Standortgemeinde partnerschaftlich entwickeltes BGK
- Ortsspezifische Gestaltung und Abstimmung der Anliegen der Verkehrsträger ÖV, Fuss- und Veloverkehr und MIV

Der neue Kostenteiler



Der neue Kostenteiler
berücksichtigt den
Paradigmenwechsel in der
Strassenraumplanung

Inhalt und Abgrenzung

	im KTS geregelt	im KTS nicht geregelt
\$\$	✓ Teilung der Kosten eines Projekts	× Finanzierung eines Projekts
\$\$	✓ Baupflichten gemäss StrG	× Baupflichten gemäss PBG
Infrastruktur	✓ Strassenraum bei Staatsstrassen sowie separaten kantonalen Radwegen auf Staatsstrassen im Bereich von Schnittstellen zu weiteren Beteiligten	<ul style="list-style-type: none"> × gesonderte Fuss-/Reit-/Wanderwege × separate kantonale Radwege auf Grundstücken Dritter × Uferwege × Werkleitungen × Infrastrukturanlagen des ÖV × Nationalstrassen aller drei Klassen
Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Standortgemeinden im Kanton Zürich ✓ private Grundeigentümer*innen 	<ul style="list-style-type: none"> × Stadt Zürich und Stadt Winterthur × Werkeigentümer × ÖV-Infrastruktur-/Transportunternehmen × Bund als Eigentümer der Nationalstrassen
Phasen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ alle Phasen: Neubau/Veränderung, Betrieb, betrieblicher Unterhalt, baulicher Unterhalt ✓ alle Kosten: Planung/Projektierung, Realisierung, Land-/Rechtserwerb, Betrieb, Unterhalt 	

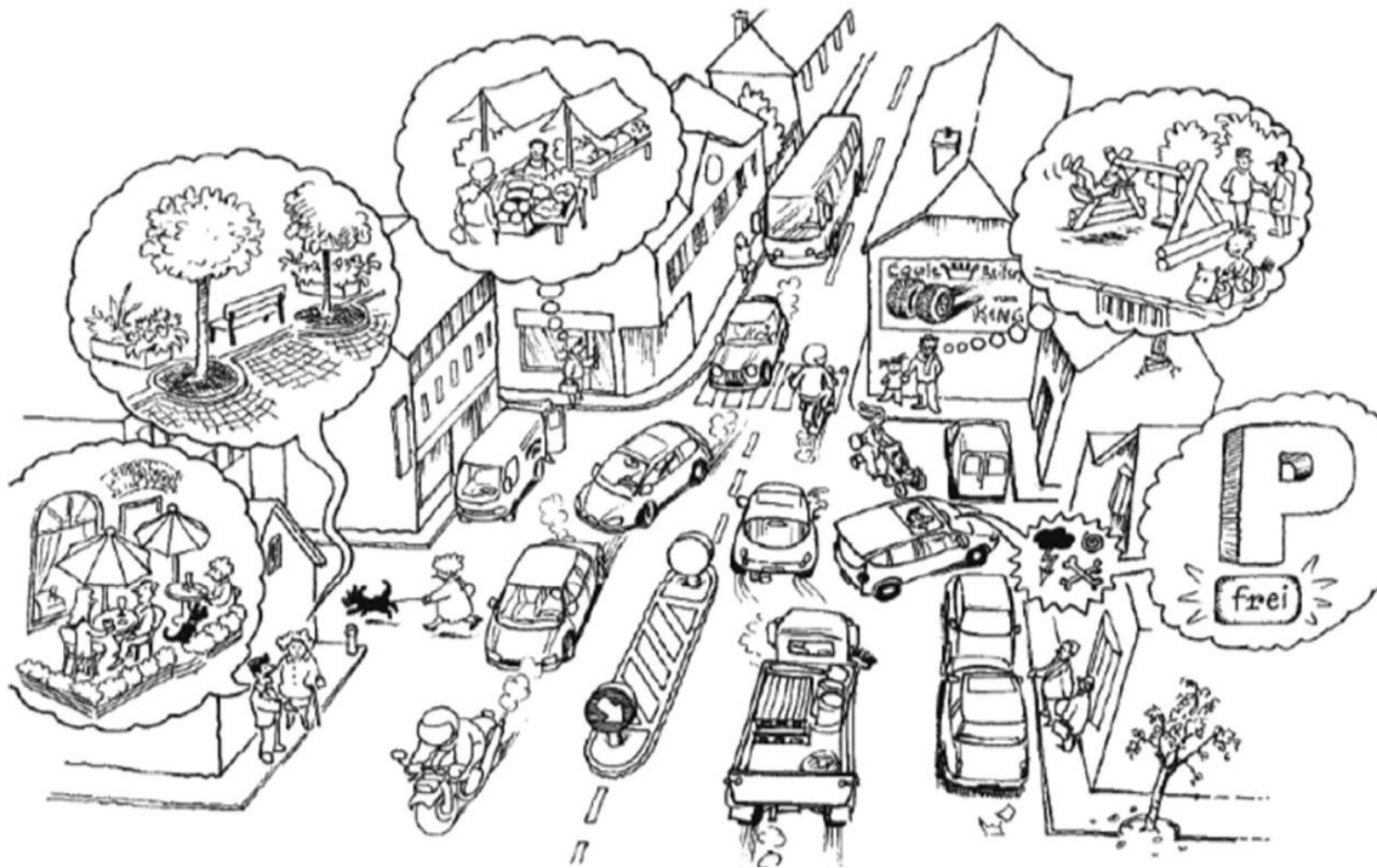
Kostenteiler – Was ist neu?

Alter Kostenteiler (Fallkatalog)	Neuer Kostenteiler
<ul style="list-style-type: none">– Kanton finanzierte vor allem die funktional nötigen Massnahmen	<ul style="list-style-type: none">– Massnahmen zur siedlungs-verträglichen Gestaltung der Strassenräume werden auch vom Kanton finanziert (z.B. Hitzeminderung → Bäume oder andere gestalterische Massnahmen)
<ul style="list-style-type: none">– Gemeinsame Projekte (wie BGK): Kostenteilung bei Knoten nach Anzahl Fahrspuren (inkl. LSA)– LSA nach Anzahl Fahrspuren (Gemeinde und Kanton)	<ul style="list-style-type: none">– Gemeinsame Projekte (wie BGK): Kostenteilung nach Territorialprinzip (Gemeinden und Kanton finanzieren den Teil auf ihren Parzellen)– LSA zu 100% beim Kanton

Zusatzwünsche müssen vom **Besteller** finanziert werden
(Hinweis: Durch die neuen «Standards» ist der Gestaltungsanspruch des Kantons bedeutet höher → weniger Zusatzwünsche)

Resümee

- Die «Standard für Staatsstrasse» (inkl. Kostenteiler) sind **Ausdruck vom Wandel von der «verkehrsorientierten» zur «siedlungsorientierten» Planung**
- Berücksichtigung der **ortsspezifischen Gegebenheiten** (Raumtypen)
- **Partnerschaftliche Planungsprozesse** der Projekte mit der Standortgemeinde (und Einbezug weitere Anspruchsgruppe)
- **Gleichbehandlung** der Gemeinden



Vorwort von Regierungsrat Martin Neukom zu den «Standards»:

*«... Strassenraumplanung ist mehr als die Aneinanderreihung von Normen. Um Lösungen unter Berücksichtigung unterschiedlichster Interessen zu finden, braucht es eine flexible Herangehensweise. ... **Zur Problemlösung braucht es Kreativität, Dialog und Kompromissbereitschaft.**»*