



# Konzept Aufwertung Städtli / Zentrum Uznach

Projektdokumentation (Stand: 17. Juni 2016)

# Ausgangslage

# Regionale Verbindungsstrasse A53-Gaster

- Ziel: verkehrliche Entlastung von Uznach (mind. 50%), bessere Erreichbarkeit der A53, Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität und der Verkehrssicherheit
  - Flankierende Massnahmen im Städtli und Bahnhofsgebiet von Uznach notwendig, um verkehrliche Verlagerung auf die regionale Verbindungsstrasse sicherzustellen
- ➔ Verbindungsstrasse A53-Gaster bzw. verkehrliche Entlastung bietet die Gelegenheit zur Aufwertung des Städtli / Zentrum Uznach

# Vorplanungen Nutzungsvorstellungen Städtli

- Masterplan (2008)
  - Städtli und Uzner Tor West als komplementäre Zentren
- Infoveranstaltung Perspektive Altstadt (2010)
  - Strategien für die Altstadt inkl. Chancen und Herausforderungen
  - Handlungsbedarf u.a. Nutzungsmix und Nutzungsverteilung, Positionierung als Nischenplayer, Vermarktung Standort Altstadt, Attraktivierung öffentlicher Raum, Entwicklungspotenzial Wohnen / Arbeiten / Versorgung
- Nutzungsvorstellungen Städtli / Zentrum und Uzner Tor West (2015)
  - Verortung von Nutzungen an den beiden Standorten Städtli und Uzner Tor West
  - Städtli / Zentrum: Fachgeschäfte, einfache publikumsorientierte Dienstleistungen, Gastronomie, Gesundheitseinrichtungen, öffentliche Verwaltungseinrichtungen, stilles Gewerbe mit Publikumsorientierung

# Fazit Vorplanungen und Ausgangslage

- Verkehrliche Entlastung schafft neue Rahmenbedingungen mit Potenzial für Nutzung und Städtebau im Städtli
- Annahmen für Entwicklungsvorstellungen:
  - Regionale Verbindungsstrasse A53–Gaster wird realisiert
  - Verkehrsbelastung im Städtli reduziert sich um mindestens 50%
  - Die vier im Rahmen der regionalen Verbindungsstrasse A53–Gaster erarbeiteten Verkehrsregimes für das Städtli gelten als Grundlage (vgl. Anhang)
  - Der öffentliche Verkehr fährt weiterhin durchs Städtli
  - Anlieferungen, Ver- und Entsorgung sowie Notzufahrten sind im Städtli weiterhin gewährleistet
  - Lastwagen verkehren über die Verbindungsstrasse A53–Gaster – im Städtli gilt ein Lastwagenverbot

# Auftrag und Projektziel

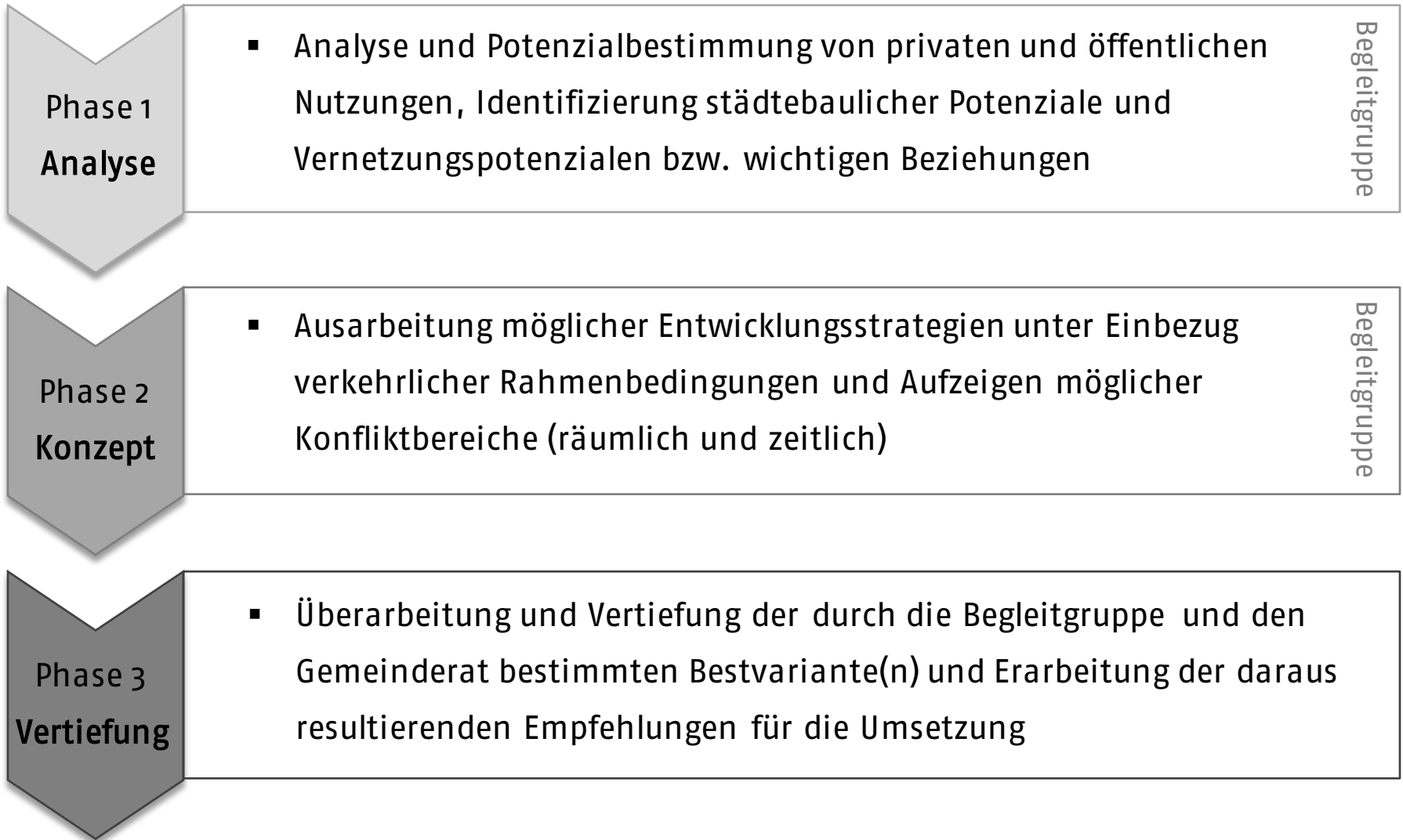
# Auftrag und Projektziel

- Auszug Masterplanung (2008):

*„Vom Durchgangsverkehr entlastet, lädt das Städtli zum Verweilen, Bummeln und Einkaufen ein. Der öffentliche Raum ist geprägt durch das Nebeneinander von öffentlichem und privatem Verkehr, Fahrradfahrern und Fussgängern. Die Aufwertung des öffentlichen und privaten Raums führt zu einer höheren Kohäsion zwischen dem “funktionalen Zentrum” Bahnhof und Einkaufszentrum Frohsinn und dem historischen Zentrum, dem Städtli.“*

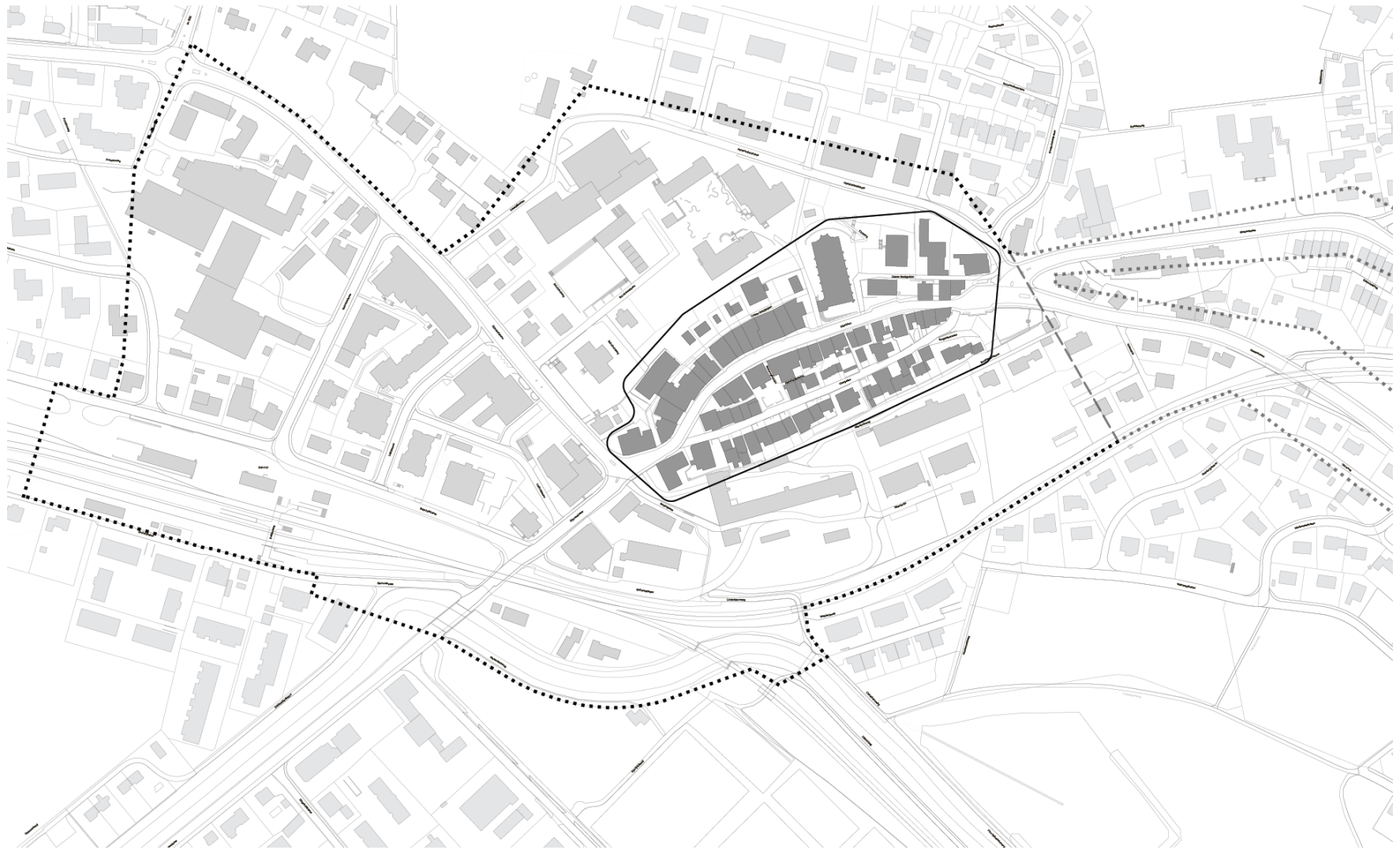
- Ziel: Ausarbeitung von möglichen Entwicklungsvarianten unter Berücksichtigung des Städtebaus, öffentlicher Räume, Nutzungen und Verkehr sowie Ableitung von Handlungsempfehlungen

# Vorgehen





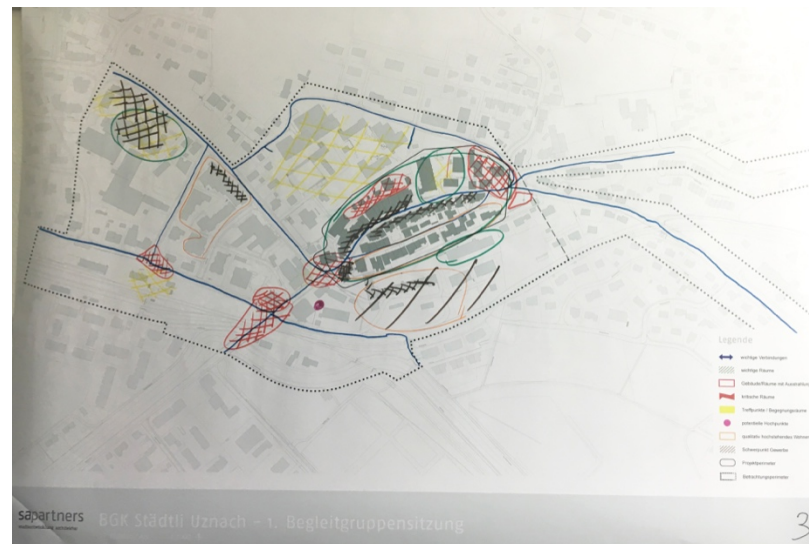
# Betrachtungs- und Bearbeitungsperimeter



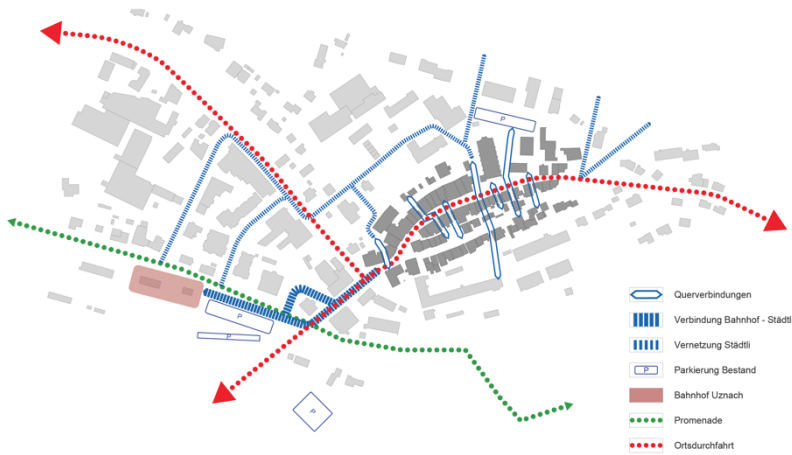
Betrachtungsperimeter: gepunktete Linie, Bearbeitungsperimeter: durchgezogene Linie

# Phase 1: Bestandsanalyse

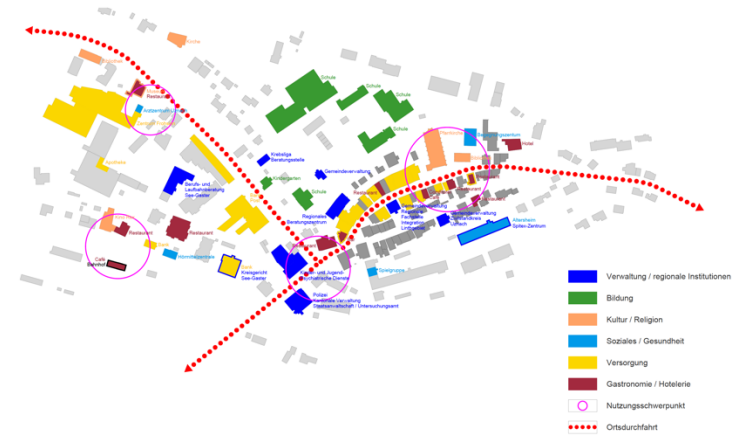
# Bestandsanalyse Begleitgruppe (19.11.2015)



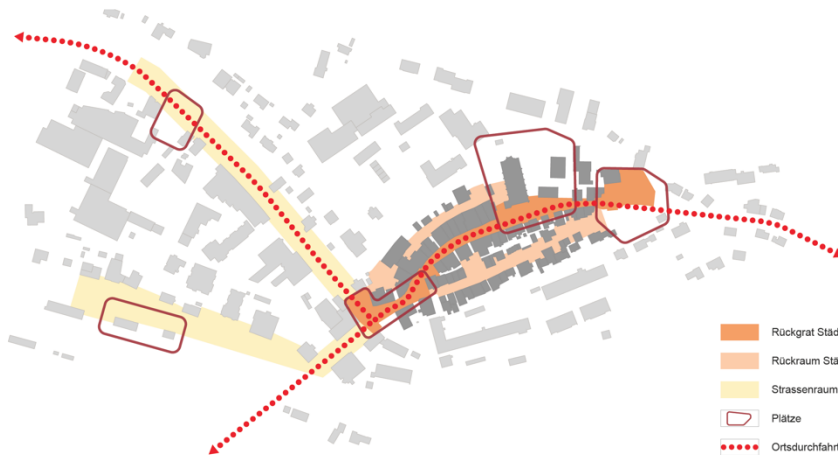
# Bestandsanalyse sapartners



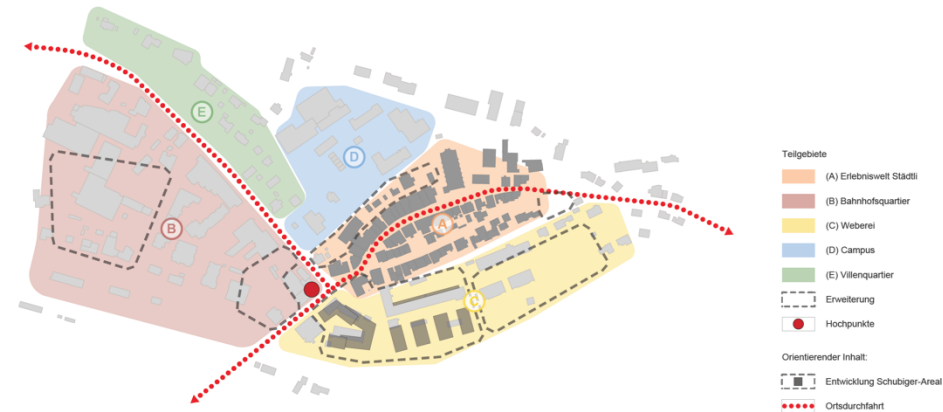
Verbindungen – Vernetzung



Nutzungen



Öffentlicher Raum



Städtebau

## Phase 2: Konzept / Entwicklungsvarianten

# Konzept / Entwicklungsvarianten

- 3 Entwicklungsvarianten (Nutzung / Städtebau):
  - **Oase Altstadt:** Wohnen für Kenner
  - **Erlebnis Altstadt:** Einkaufen für Geniesser
  - **Zentrum Altstadt:** Treffpunkt für Jung und Alt
  
- darauf abgestimmt: mögliche Entwicklungsvarianten Verkehr:
  - Fussgängerzone
  - Einbahn
  - Begegnungszone
  - Tempo-30-Zone
  - Shared-Space

# 1. Oase Altstadt: Wohnen für Kenner

- Hohe Wohnqualität durch verkehrsberuhigte, sichere Strassenräume und geringe Lärm- und Schadstoffemissionen
- Gestaltete und attraktive öffentlichen Räume
- Gezielte Konzentration des Versorgungsangebots
- Historische Bausubstanz als Chance für individuellen Wohnraum
- Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete (differenziertes Wohnraumangebot)
- Gute Erschliessung, attraktive Vernetzung, zentrales Parkierungsangebot

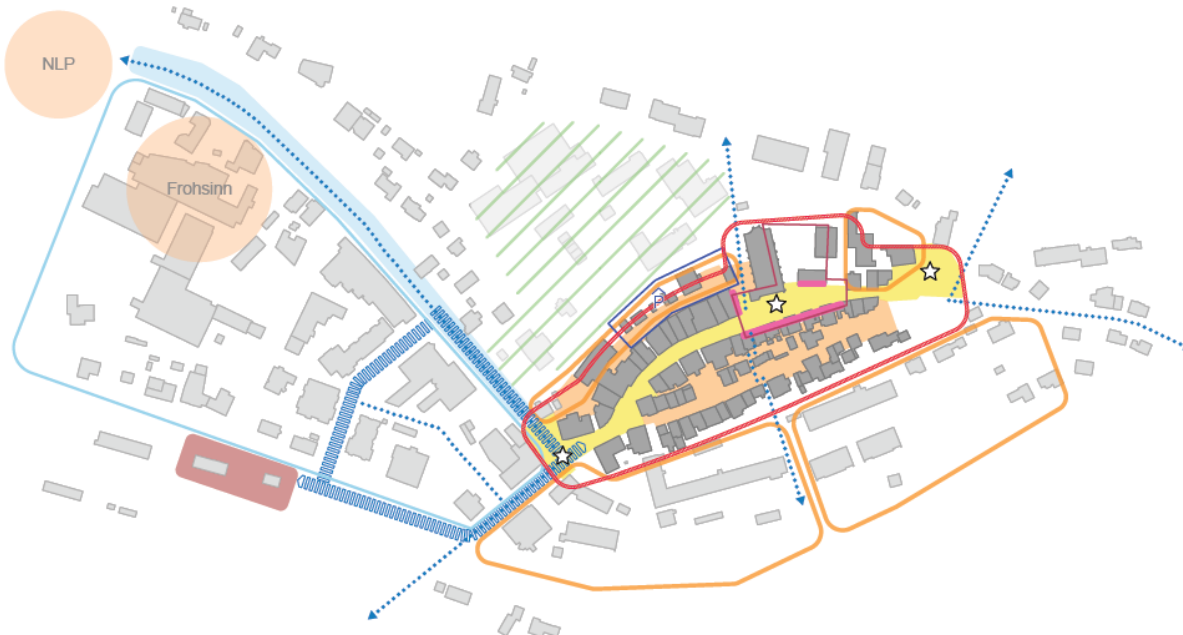


Charmante Altstadtwohnung (Referenzbild)



Hohe Wohnqualität in der Altstadt (Referenzbild: Basel)

# 1. Oase Altstadt: Wohnen für Kenner



- Erlebnisraum Städtli
- Neue Wohnqualität Städtli
- Erweiterungspotenzial Wohnen Städtli
- Verkehrsberuhigter öffentlicher Raum Städtli
- Rückraum Städtli
- Hauptplatz
- ☆ Gestaltungsschwerpunkt
- Konzentration Versorgung
- Bahnhof Uznach
- Wohnen Bahnhofsquartier
- Verkehrsberuhigter öffentlicher Raum Zürcherstrasse
- Weitere Versorgungsschwerpunkte
- // Schulareal
- Aufwertung Verbindung Bahnhof - Städtli
- Vernetzung Städtli
- Zentrales öffentliches Parkhaus (Langzeit)



## 2. Erlebnis Altstadt: Einkaufen für Geniesser

- Städtli als erlebnisorientierter Einkaufsort (USP) mit Fachgeschäften
- Räumliche Konzentration von Detailhandel und Gewerbe
- Zentrumsnahe Parkierung, gute Erschliessung, attraktive Vernetzung
- Einzugsgebiet bzw. neue Mantelbevölkerung (Wohnquartiere)
- Flanierqualität (z.B. durch attraktive öffentliche Räume)
- Funktionsteilung und Ergänzung (NLP, Bahnhofsgebiet), Spezialisierung

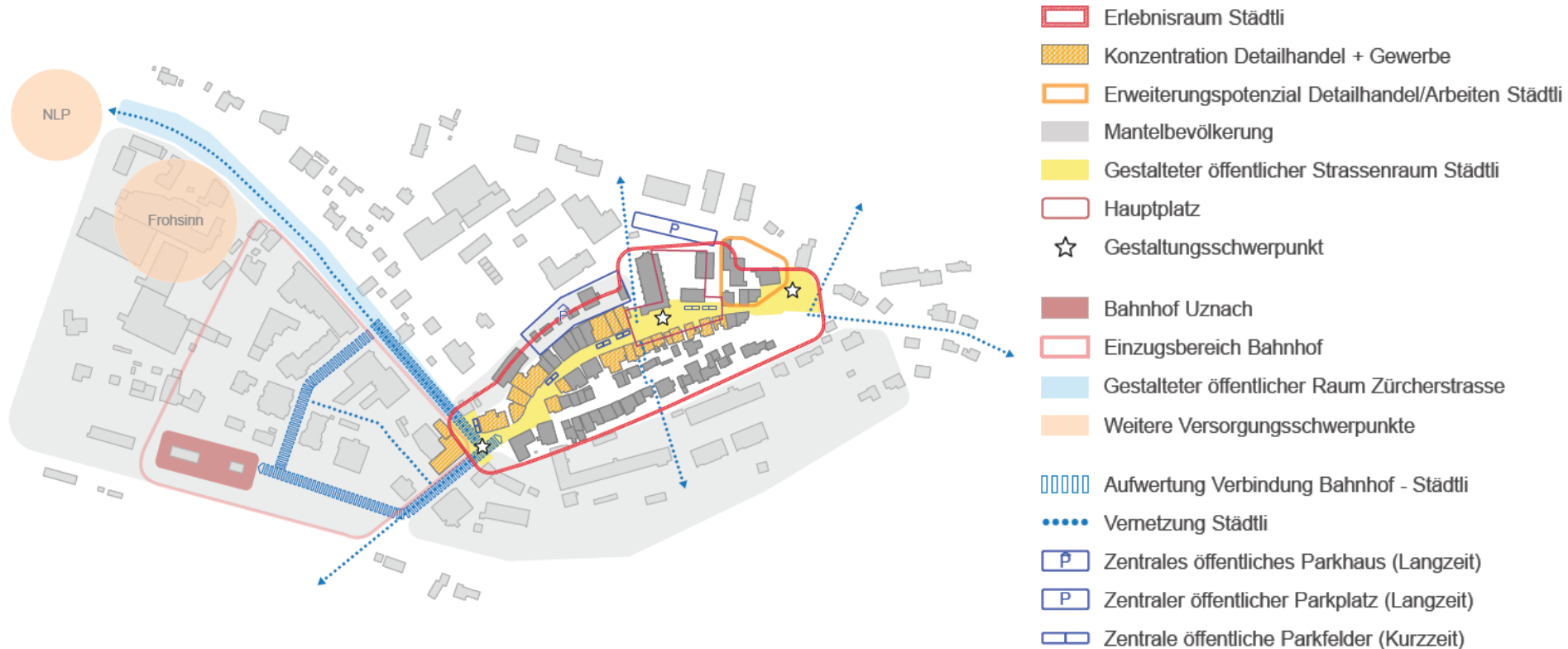


Einkaufen in Fachgeschäften (Referenzbild)



Flanieren und Einkaufen in der Altstadt (Referenzbild: Lenzburg)

## 2. Erlebnis Altstadt: Einkaufen für Geniesser



### 3. Zentrum Altstadt: Treffpunkt für Jung und Alt

- Inszenierung der Altstadt als einzigartige Kulisse (USP)
- Gestalteter öffentlicher Raum (Ort der Begegnung)
- Ausgewiesene Plätze für unterschiedliche Anlässe
- Programmierung, Eventmanagement für abgestimmte Nutzung
- Attraktivierung für Fussgänger und Velofahrer (z.B. Verkehrsberuhigung)
- Gute Erschliessung, attraktive Vernetzung, zentrales Parkierungsangebot

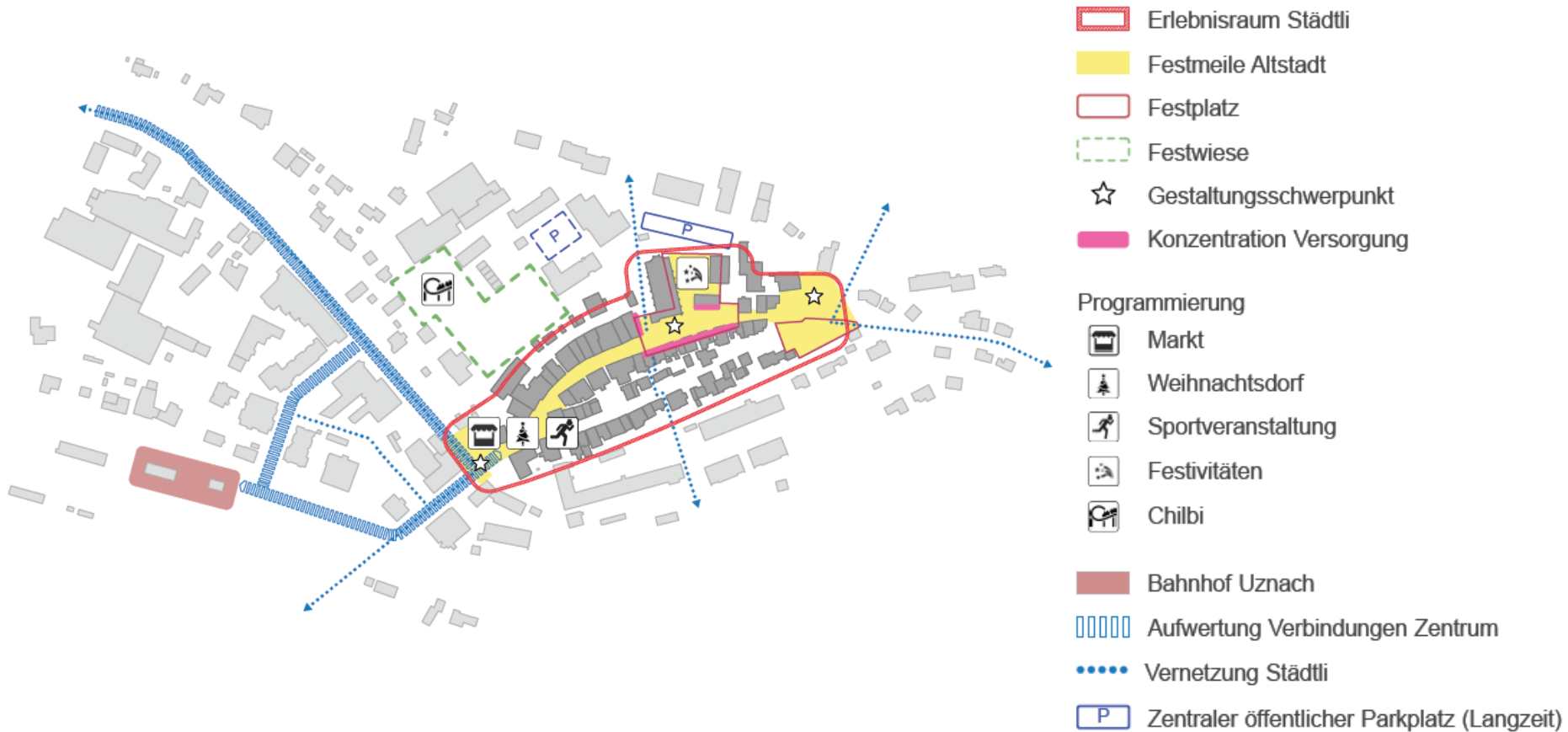


Treffpunkt Café (Referenzbild)



Geschäftiges Treiben auf dem Klausmarkt (Uznach)

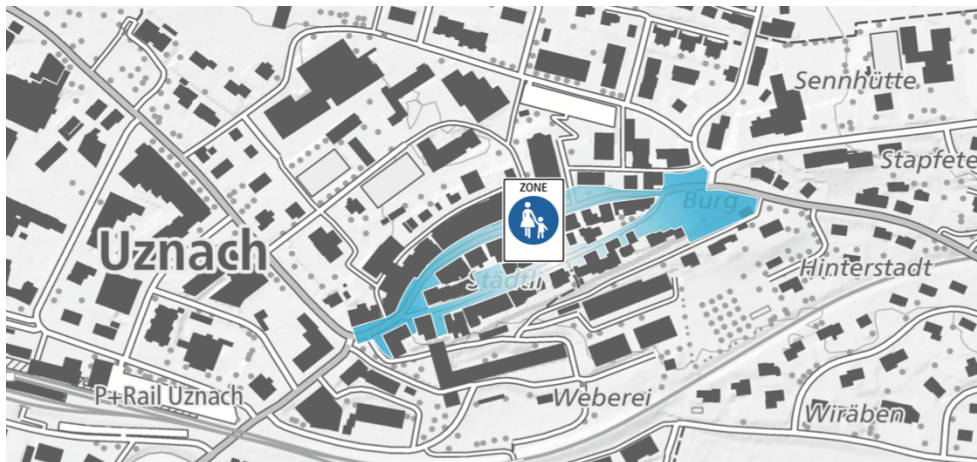
# 3. Zentrum Altstadt: Treffpunkt für Jung und Alt



# Fussgängerzone

- Merkmale
  - Fussgänger hat Vortritt, Fahrzeuge sind nur ausnahmsweise erlaubt (z.B. Velo, Bus, Anlieferung, Anwohner)
  - Erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist Schritttempo (ca. 5km/h)
  - Parkieren ist nur auf markierten Parkfeldern erlaubt
- Beurteilung
  - Kein Durchgangsverkehr, keine weiteren flankierenden Massnahmen notwendig

**Fazit:** Chance für nahezu verkehrsfreies Städtli mit regionaler Verbindungsstrasse



Mögliche Fussgängerzone im Städtli

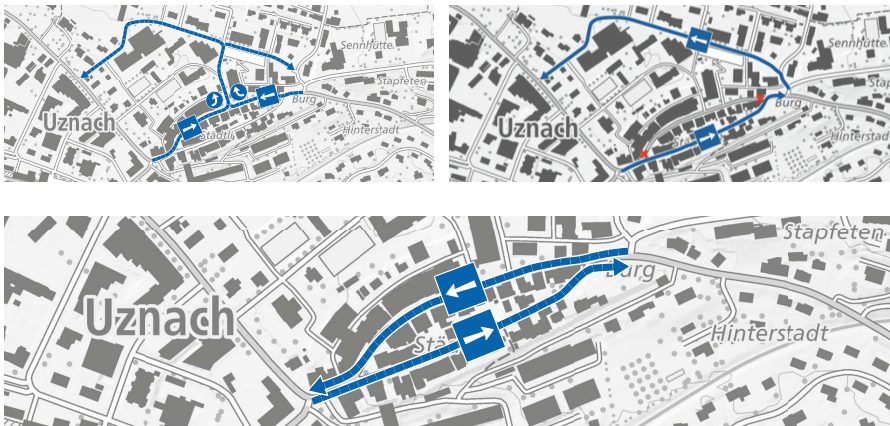


Referenzbild: Rheinfelden

# Einbahn

- Merkmale
  - Velo im Gegenverkehr gestattet, Geschwindigkeit variabel
  - Parkieren ist nur auf markierten Parkfeldern erlaubt
- Beurteilung
  - Längere Erschliessungswege, komplizierte Verkehrsführung / Mehrverkehr -> Konfliktpotenzial (Schule, Wohnquartier etc.), Ausbaumassnahmen notwendig
  - Durchgangsverkehr bleibt möglich, flankierende Massnahmen erforderlich

**Fazit:** Nachteile für angrenzende Quartiere



Mögliche Einbahnen im Städtli

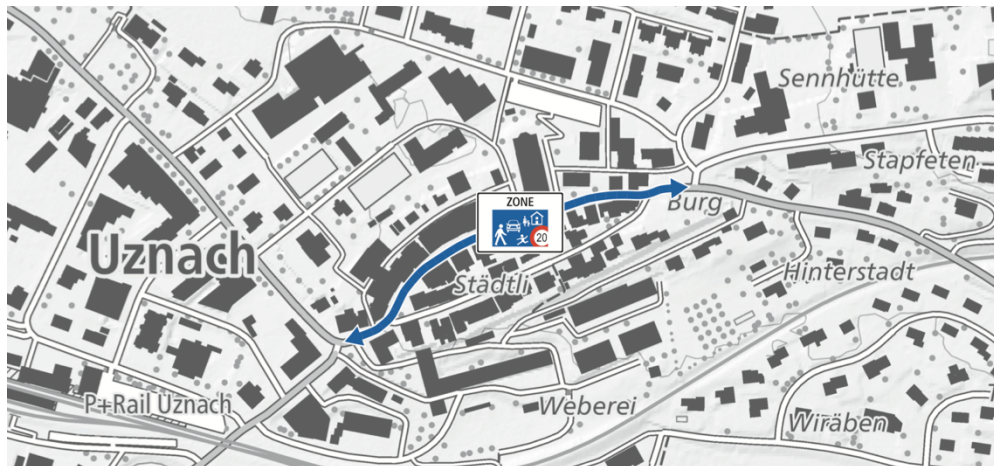


Referenzbild: Pontresina

# Begegnungszone

- Merkmale
  - Fussgänger hat Vortritt, darf Fahrzeug nicht unnötig behindern
  - Höchstgeschwindigkeit 20km/h
  - Parkieren ist nur auf markierten Parkfeldern erlaubt
- Beurteilung
  - Durchgangsverkehr bleibt möglich, flankierende Massnahmen erforderlich

**Fazit:** Fussgänger hat Vortritt, tiefe Geschwindigkeit, Durchgangsverkehr möglich



Mögliche Begegnungszone im Städtli

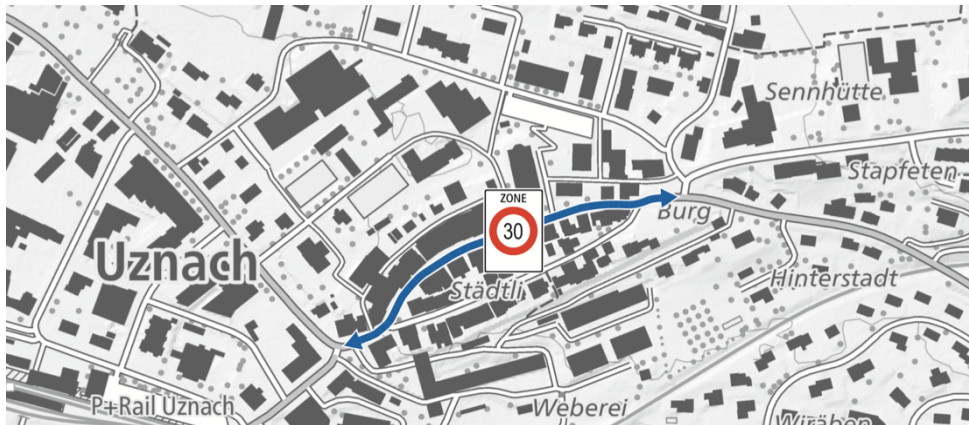


Referenzbild: Schlieren

# Tempo-30-Zone

- Merkmale
  - Fahrzeuge haben Vortritt, Höchstgeschwindigkeit 30km/h
  - Parkierung unterliegt den allgemeinen Vorschriften
- Beurteilung
  - Faktisch keine Geschwindigkeitsreduktion (bereits heute tiefe Geschwindigkeit)
  - Durchgangsverkehr bleibt möglich, flankierende Massnahmen erforderlich

**Fazit:** kaum Veränderungen der Fahrgeschwindigkeiten, Fahrzeuge haben Vortritt, Durchgangsverkehr weiterhin möglich



Mögliche Tempo-30-Zone im Städtli



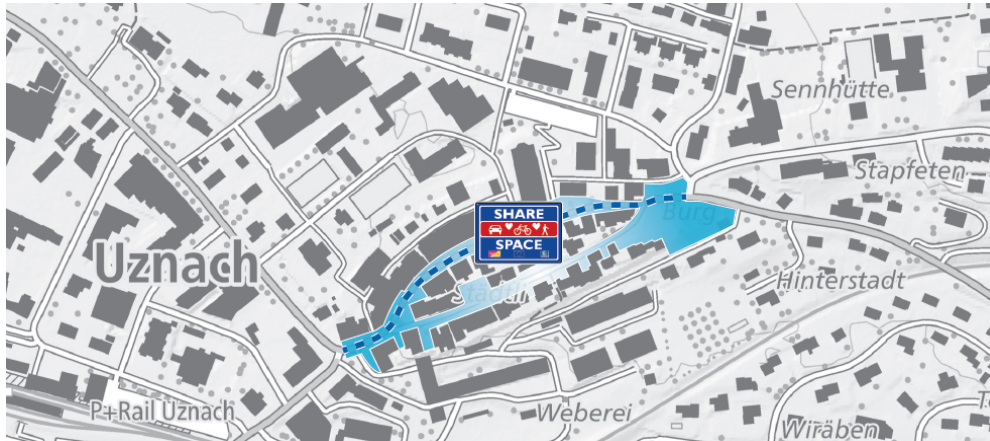
Referenzbild: Uster



# Shared-Space

- Merkmale
  - Koexistenz aller Verkehrsteilnehmern (keine Signalisation oder Markierung), Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt, Gebot der Rücksichtnahme, Rechtsvortritt
  - Geschwindigkeit ist den Gegebenheiten anzupassen (z.B. Strassenraumgestaltung)
  - Parkieren ist nur auf markierten Parkfeldern erlaubt
- Beurteilung
  - Durchgangsverkehr bleibt möglich, flankierende Massnahmen erforderlich

**Fazit:** neuer Ansatz, freie Organisation, Durchgangsverkehr bleibt möglich



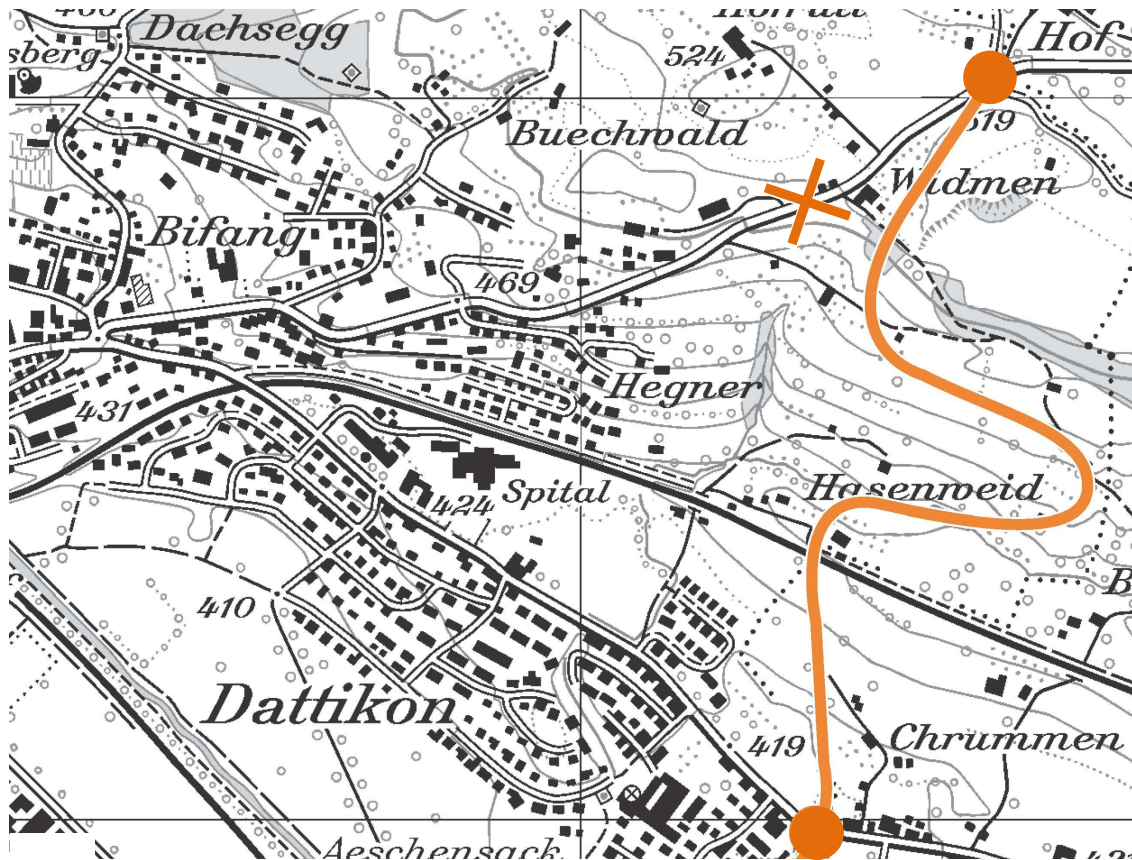
Möglicher Shared-Space im Städtli



Referenzbild: Willisau

# Flankierende Massnahmen

- Flankierende Massnahmen (Verkehr, Städtebau, öffentlicher Raum) nötig
- Auch ausserhalb vom Städtli, z.B. Sperrung Rickenstrasse



# Übersicht Entwicklungsvarianten und Massnahmen Verkehr

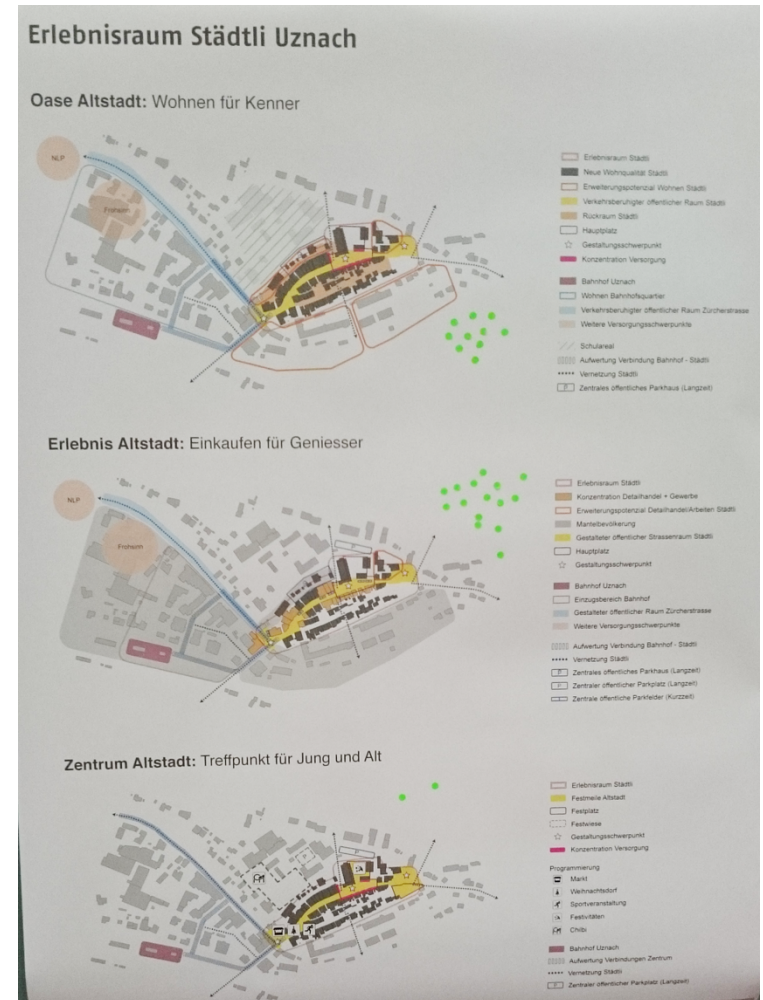
Massnahmen	Fussgängerzone	Einbahn	Begegnungszone	Tempo-30-Zone	Shared-Space
<b>Oase Altstadt:</b> Wohnen für Kenner	+	-	○	-	○
<b>Erlebnis Altstadt:</b> Einkaufen für Geniesser	○	-	+	○	○
<b>Zentrum Altstadt:</b> Treffpunkt für Jung und Alt	+	-	○	-	○
<b>Verkehrsaufkommen</b>	Praktisch verkehrsfrei  ~ 600 Fz/Tag	½ Reduktion evtl. FlaMa*  ~ 10'000Fz/Tag (5'000 pro Rtg)	½ Reduktion und FlaMa*  ~ 10'000Fz/Tag	Praktisch keine Reduktion und FlaMa*  ~20'000Fz/Tag	praktisch keine Reduktion und/oder FlaMa*  ~20'000Fz/Tag

Legende      + geeignet      ○ möglich      - unpassend

\*Flankierende Massnahmen (FlaMa) wie Sperrung Rickenstrasse

# Rückmeldungen Begleitgruppe (08.03.2016)

- Variantenbewertung
  - Oase Altstadt: 10
  - Erlebnis Altstadt: 15
  - Zentrum Altstadt: 2
- Diskussion
  - Varianten „Oase“ + „Erlebnis“ kombinieren
  - Gestaltung der Tore Ost + West positiv
  - Fussgängerzone bevorzugt
  - Verkehrsreduktion als Voraussetzung für eine Entwicklung
  - Zentrale Parkierung sehr wichtig



# Beschluss Gemeinderat (19.04.2016)

- Aufwertung / Attraktivierung Städtli als politisches Ziel
- Entwicklungsvarianten werden als spannend beurteilt; begrüsst wird die Möglichkeit der Kombination von Varianten / Elementen
- Begegnungszone wird aufgrund der starken Verkehrsreduktion sowie der Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die Aufwertung bevorzugt
- Darauf abgestimmt wird eine Kombination der Entwicklungsvarianten Oase Altstadt und Erlebnis Altstadt präferiert
- Zur Sicherstellung der Ziele und einer funktionierenden Begegnungszone sind neben der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster auch flankierende Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Städtebau und öffentlicher Raum notwendig
- Die flankierenden Massnahmen sind möglichst zeitgleich mit der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster umzusetzen

## Phase 3: Vertiefung

# Übersicht Schlüsselemente Entwicklungsvarianten

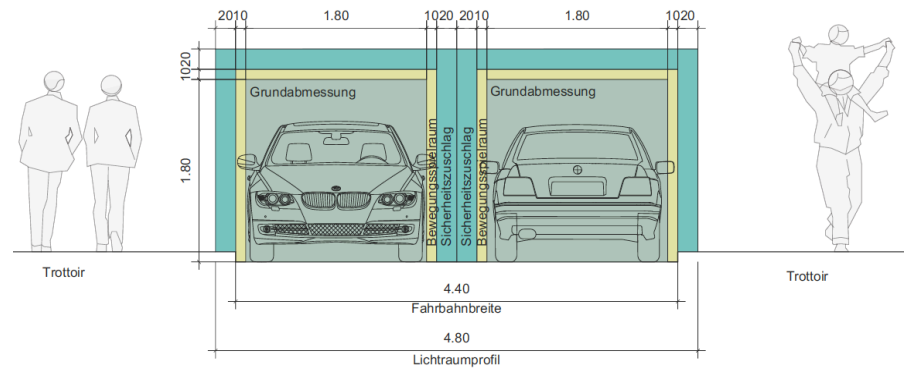
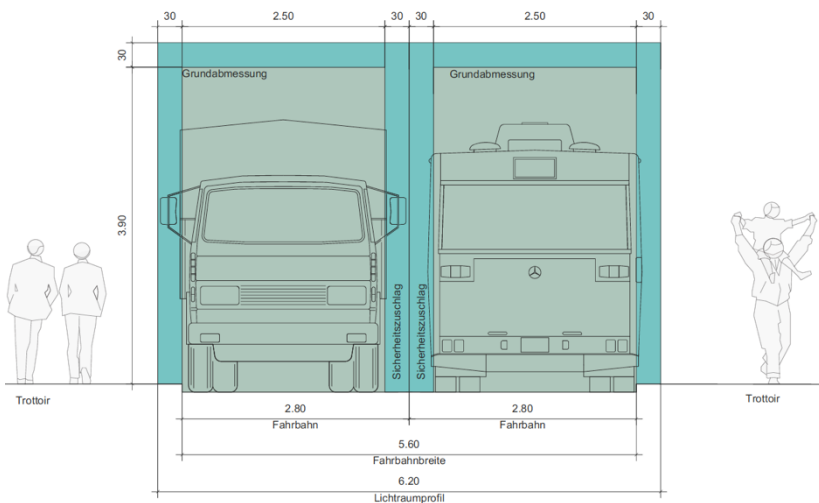
Räumliche Elemente	Oase Altstadt Wohnen für Kenner	Erlebnis Altstadt Einkaufen für Geniesser	Zentrum Altstadt Treffpunkt für Jung + Alt
Erlebnisraum Städtli	⊕	⊕	⊕
Neue Wohnqualität Städtli	⊕	○	○
Erweiterungspotenzial Wohnen Städtli	+	+	○
Erweiterungspotenzial Detailhandel/Arbeiten	○	+	○
Mantelbevölkerung	○	+	○
Aufwertung öffentlicher (Strassen-)Raum	⊕	⊕	+
Rückraum Städtli	+	○	○
Gestaltungsschwerpunkte	⊕	⊕	⊕
Konzentration Versorgung	⊕	+	+
Konzentration Detailhandel / Gewerbe	○	⊕	○
Aufwertung Verbindung Bahnhof - Städtli	+	+	+
Vernetzung Städtli	+	+	+
Zentrale öffentliche Parkierung/Parkfelder	○	⊕	+
Festmeile, Festplatz, Festwiese	○	○	⊕
Programmierung	○	○	⊕

Legende ⊕ zwingend + geeignet ○ möglich





# Vision Städtli (Begegnungsfälle)



vgl. auch Anhang

# Vision Eingangstore Ost und West



Eingangstor West (Kreuzung Ochsen)



Eingangstor Ost (Burg)

- Eingangstore als markanter Auftakt für das Städtli
- Tore Ost und West haben gleiche Formsprache bzw. klärende Verkehrsführung (Zürcher-/Grynaustrasse und Ricken-/Gasterstrasse)

# Vision Kirchplatz



- Flächendeckende Pflasterung schafft Platzcharakter
- Gestaltungselemente (Brunnen, Bänke etc.) erhöhen Aufenthaltsqualität

# Vision Städtli



# Zentrale Erkenntnisse und Empfehlungen für die Umsetzung

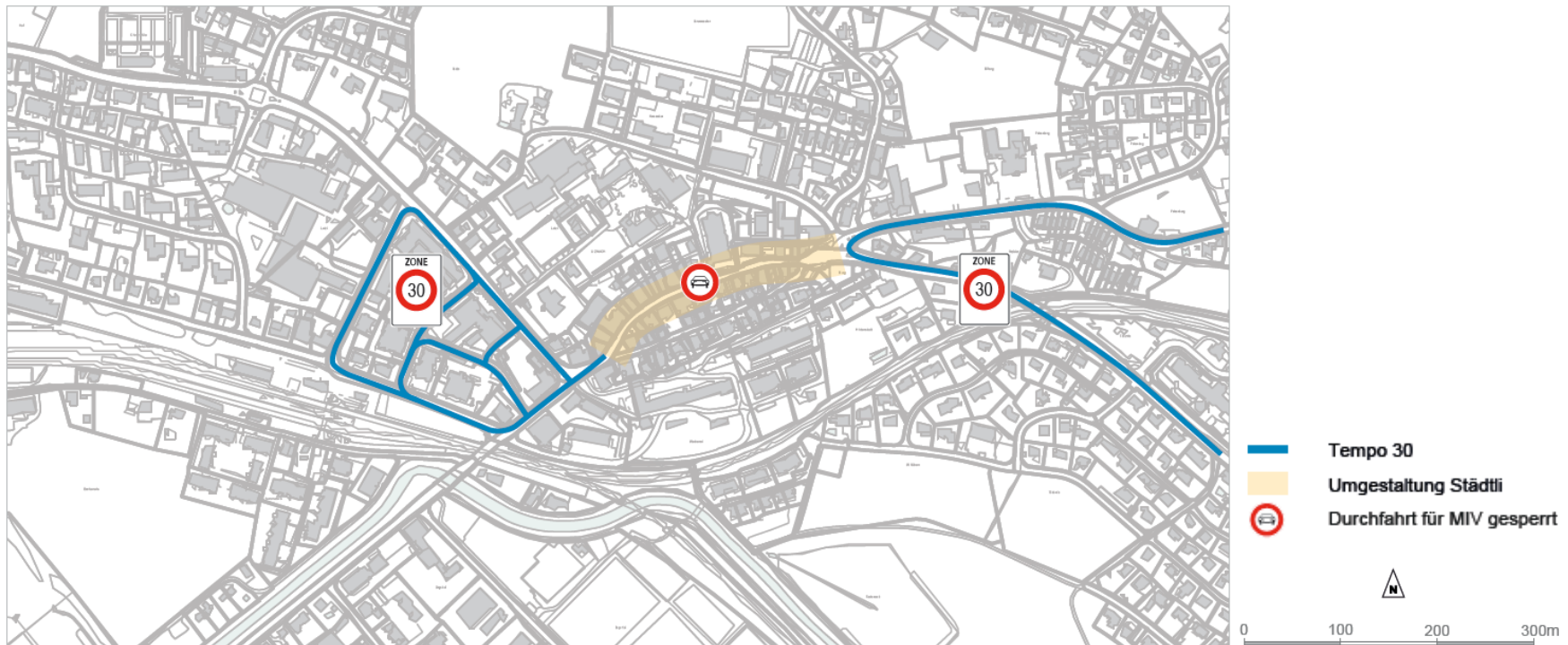
- Begegnungszone wird aufgrund der starken Verkehrsreduktion sowie der Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die Aufwertung bevorzugt
- Darauf abgestimmt wird eine Kombination der Entwicklungsvarianten Oase Altstadt und Erlebnis Altstadt präferiert
- Mit der Umsetzung der einzelnen Elemente soll frühzeitig begonnen werden; Realisierung der flankierenden Massnahmen (Verkehr, Städtebau, öffentlicher Raum) spätestens mit der regionalen Verbindungsstrasse A53-Gaster
- Vertiefte Abklärungen sind insbesondere bzgl. Erweiterungspotenzial (Wohnen / Arbeiten / Nutzung), Gestaltungsschwerpunkte und Parkierung notwendig

# Anhang

# Mögliche Verkehrsregimes im Städtli (gemäss Projekt A53-Gaster)

## Variante 1: Sperrung Städtli

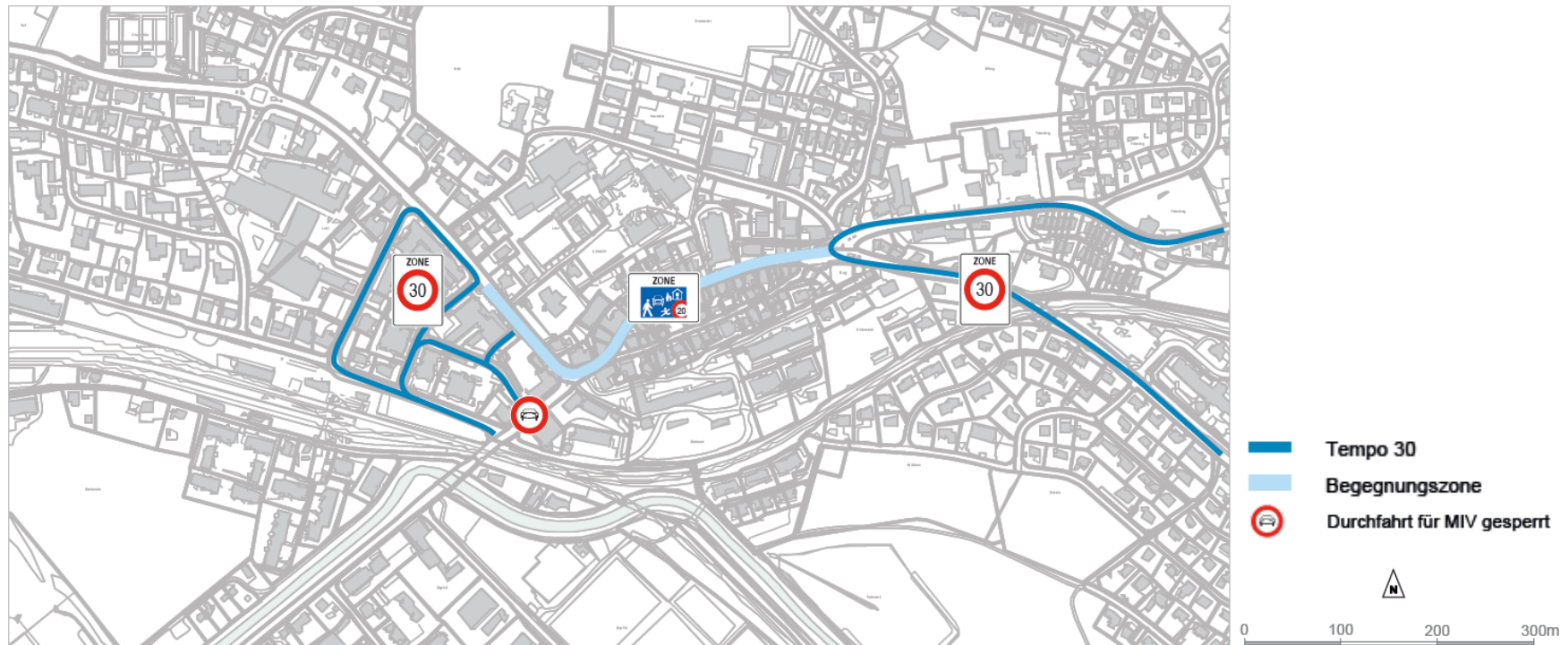
- Umwegfahrten vom Bahnhofsgebiet nach Osten und umgekehrt begünstigt Verbindungsstrasse
- Potenzial für Umgestaltung im Städtli
- Tempo 30 im Bahnhofsgebiet



# Mögliche Verkehrsregimes im Städtli (gemäss Projekt A53-Gaster)

## Variante 2: Begegnungszone und Sperrung Grynaustrasse

- Begegnungszone auch vor Schule (Zürcherstrasse bis Höhe Letzistrasse)
- Tempo 30 im Bahnhofsgebiet
- Potenzial für Bahnhofsentwicklung (über gesperrte Grynaustrasse hinaus)

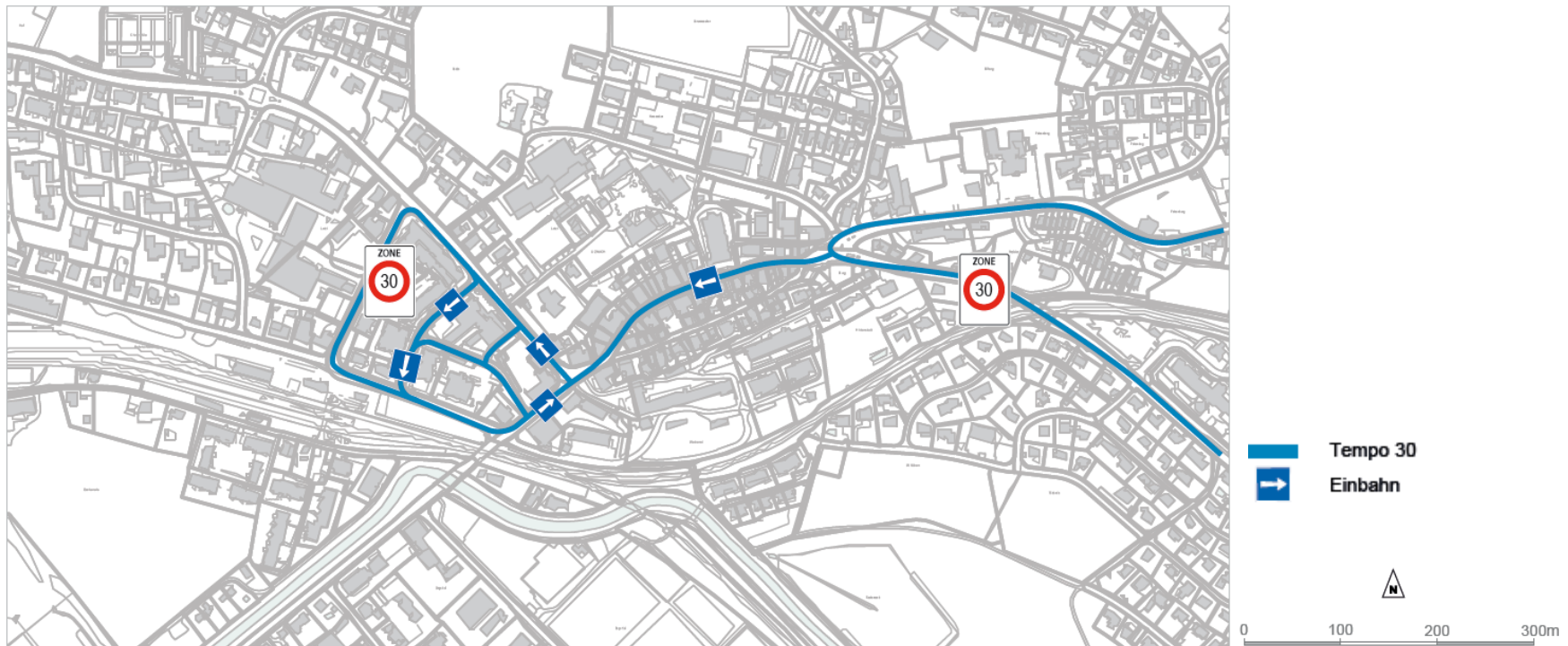




# Mögliche Verkehrsregimes im Städtli (gemäss Projekt A53-Gaster)

## Variante 3: Durchfahrt Richtung Bahnhof offen und Einbahnregime

- Umwegfahrten vom Bahnhofsg Gebiet nach Osten
- Städtli und Bahnhofsg Gebiet Tempo 30, Durchfahrt von Städtli zu Bahnübergang sowie von Zürcherstrasse ins Städtli erschwert



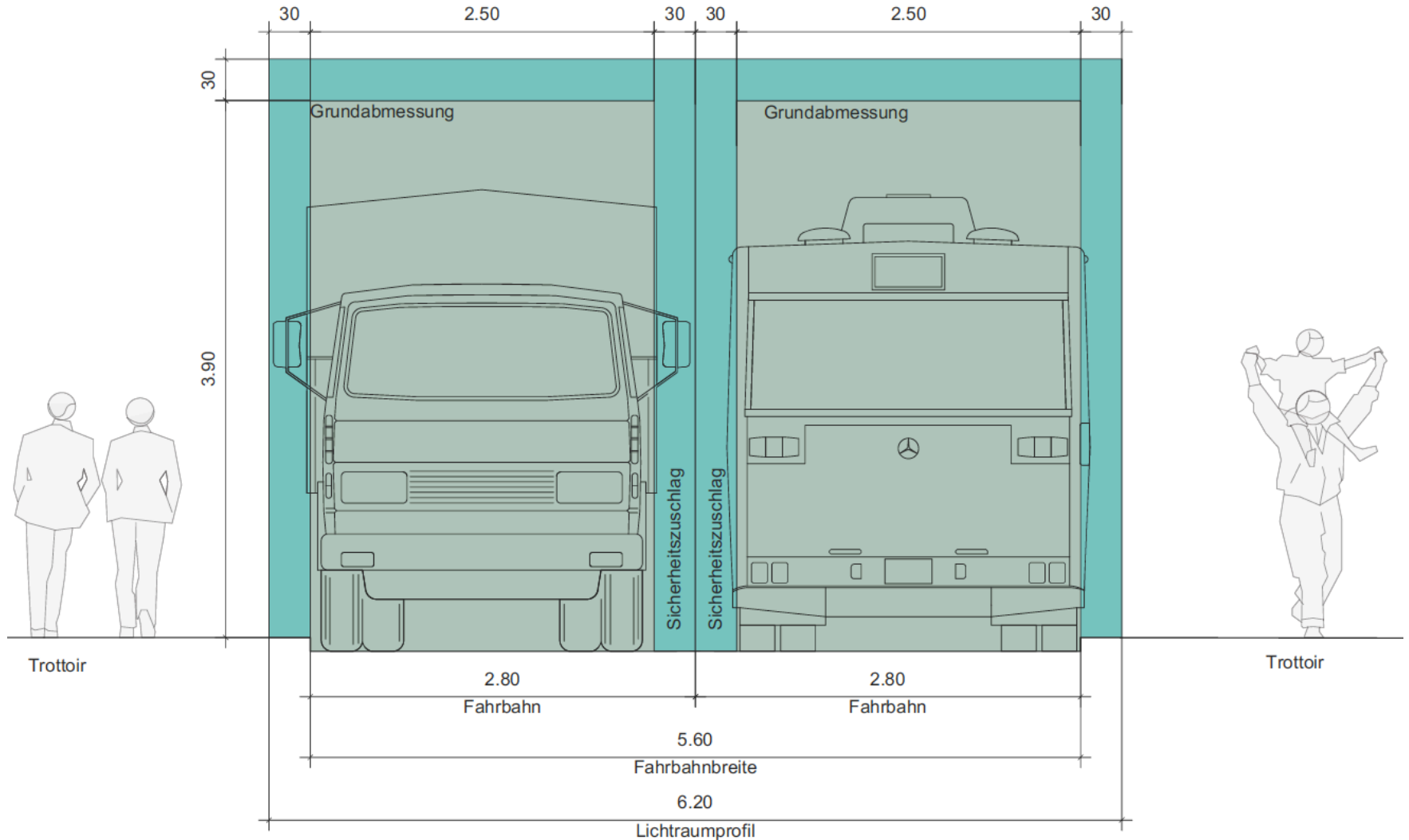
# Mögliche Verkehrsregimes im Städtli (gemäss Projekt A53-Gaster)

## Variante 4: Sperrung Rickenstrasse

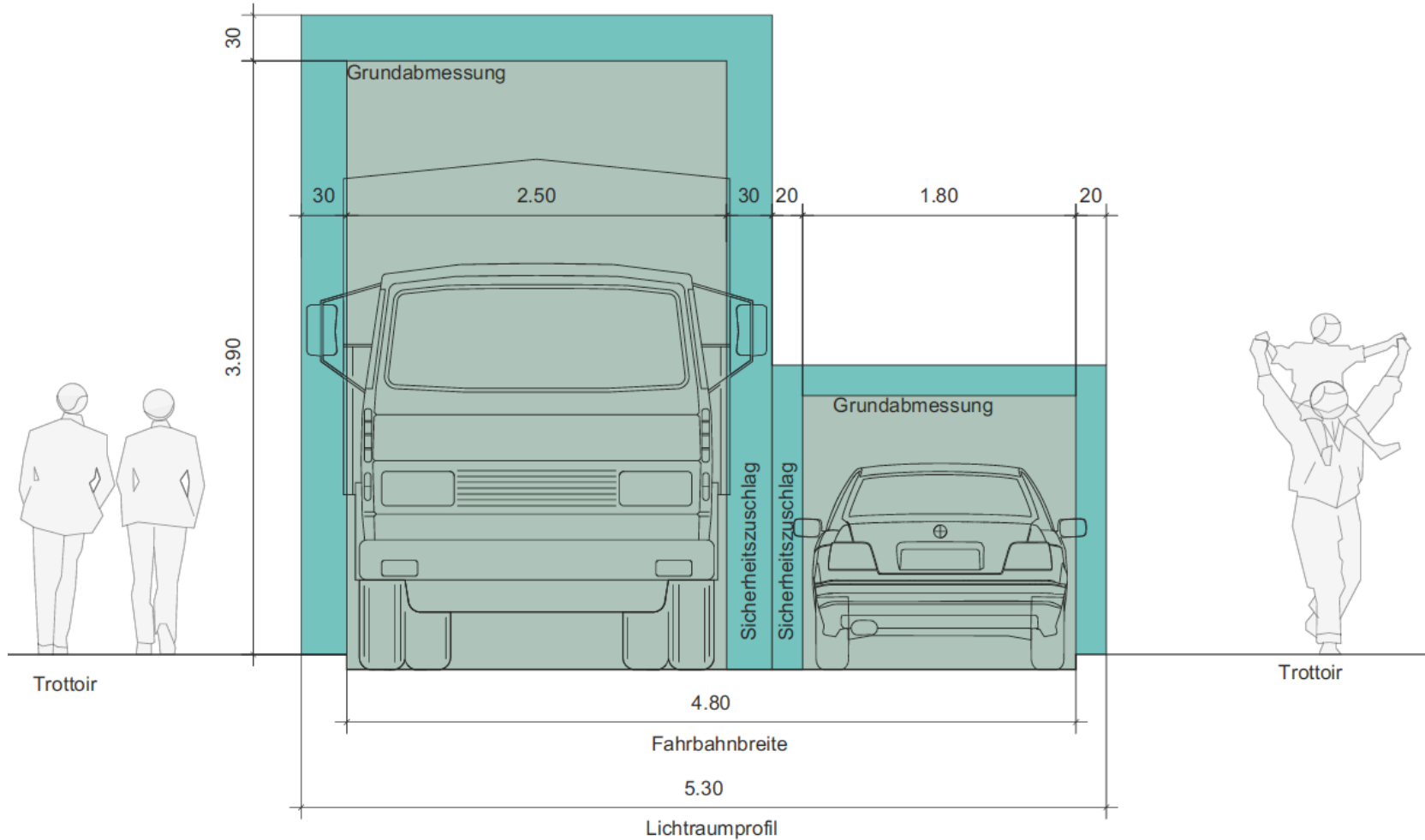
- Tempo 30 im Bahnhofsgebiet sowie auf abklassierten Kantonsstrassen (Ricken-/Gasterstrasse)
- Potenzial für Umgestaltung im Städtli



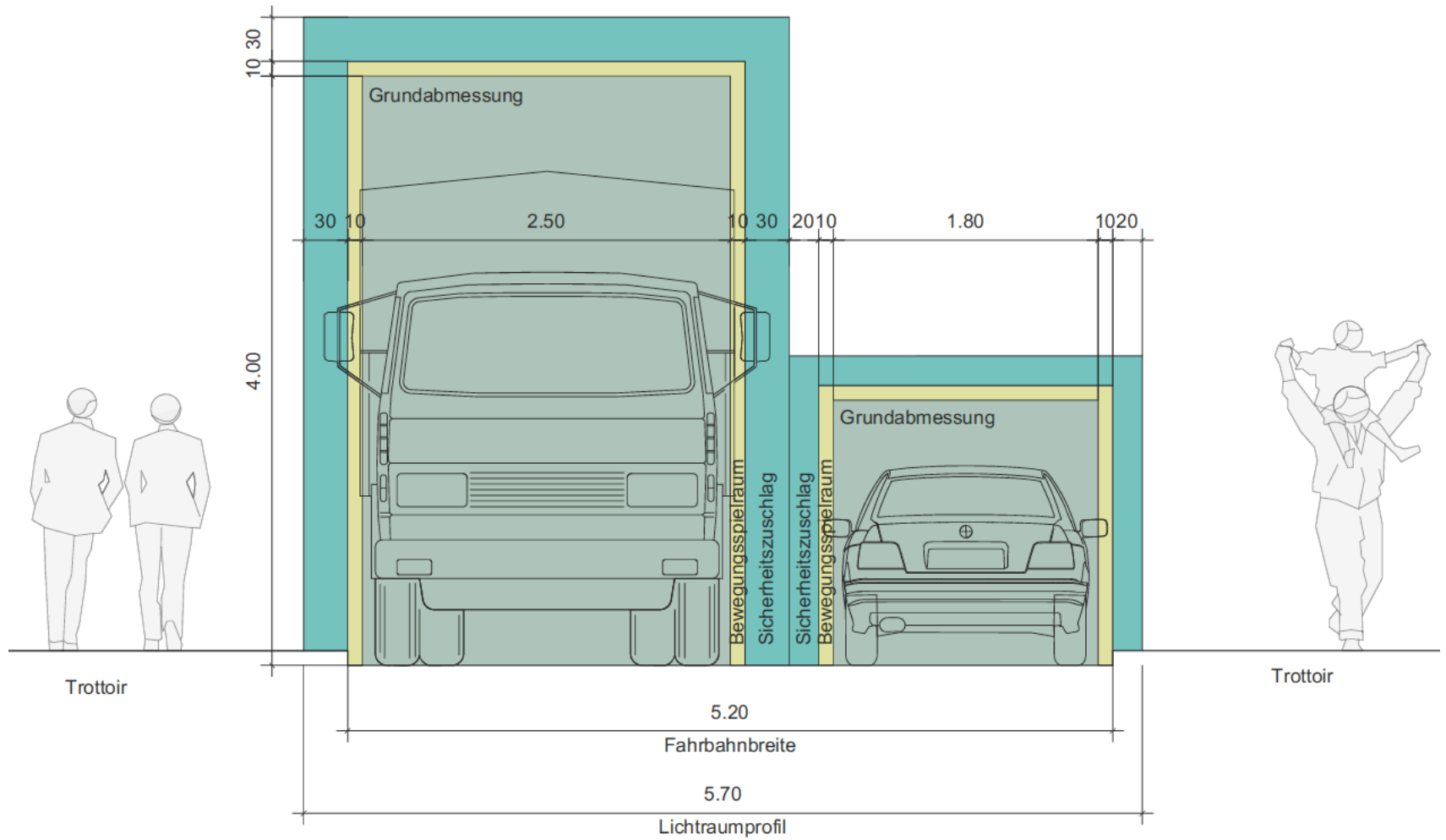
# Begegnungsfälle Städtli (LKW-LKW bei 20km/h)



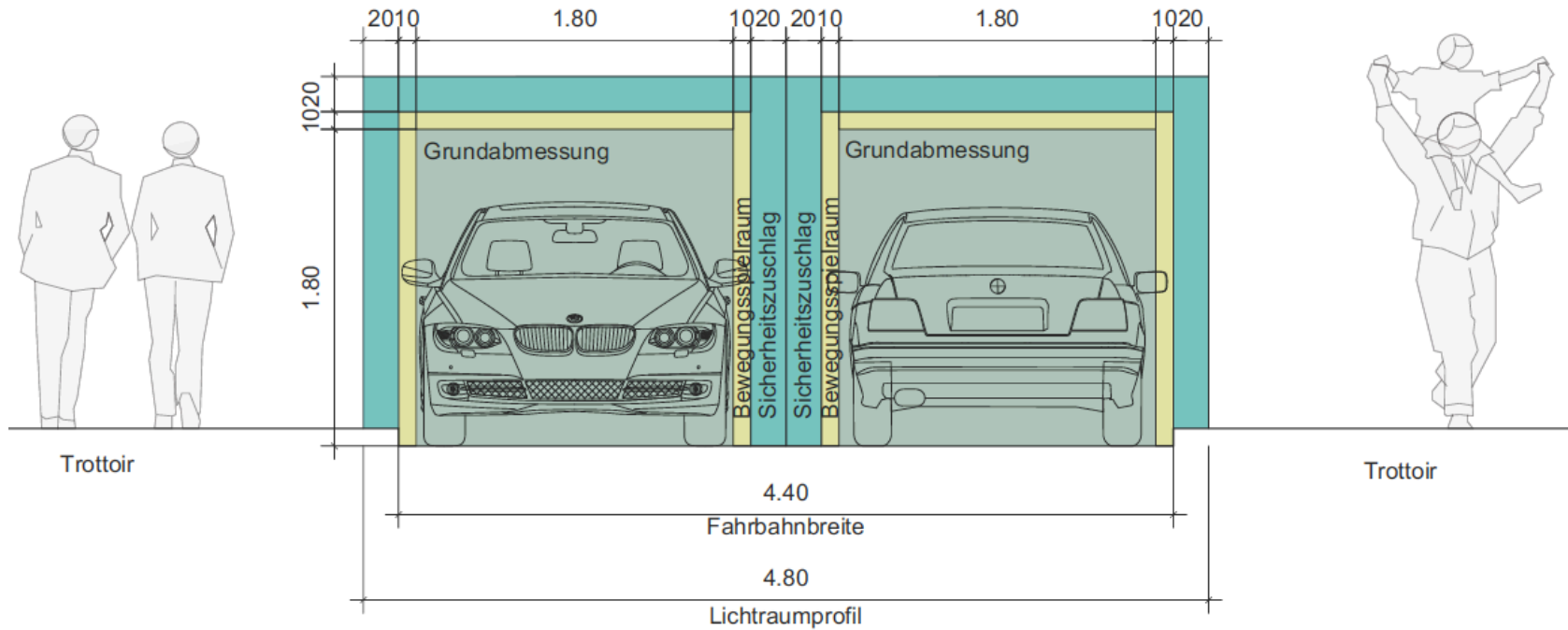
# Begegnungsfälle Städtli (LKW-PW bei 20km/h)






# Begegnungsfälle Städtli (LKW-PW bei 30km/h)






# Begegnungsfälle Städtli (PW-PW bei 30km/h)



# Rechtliche Aspekte von Langsamfahrzonen




	Fussgängerzone	Begegnungszone	Tempo-30-Zone
<b>Strassenverkehrsrecht</b>	 <p>Gemäss SSV, Art. 22c Fussgängerzonen sind den Fussgängern und Benutzern von fahrzeugähnlichen Geräten vorbehalten.</p>	 <p>Gemäss SSV, Art. 22b Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen.</p>	 <p>Gemäss SSV, Art. 22a Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, in denen besonders vor sichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss.</p>
<b>Gutachten/ Kurzbericht</b>	Nicht erforderlich	Gemäss der VO des BIS, Ziff. 3, vom 28.09.0 1	Gemäss der VO des BIS, Ziff. 3, vom 28.09.0 1
<b>Gestaltung Strassenraum</b>	Keine Festlegungen	Ein-/Ausfahrt (Tor), besondere Markierungen, wenn nötig weitere Massnahmen	Ein-/Ausfahrt (Tor), besondere Markierungen, wenn nötig weitere Massnahmen

# Rechtliche Aspekte von Langsamfahrzonen

	Fussgängerzone	Begegnungszone	Tempo-30-Zone
			
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	Schritttempo (8 km/h) Fahrzeuge sind nur ausnahmsweise zugelassen	20 km/h	30 km/h
<b>Vortritt Fussgänger und Benützer von fäG</b>	Ja Absolut.	Ja Dürfen aber Fahrzeuge nicht unnötig behindern	Nein
<b>Parkierung</b>	Verbot Nur auf gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Vorschriften.	Verbot Nur auf gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für Fahrräder gelten die allgemeinen Vorschriften	Keine besonderen Bestimmungen. Es gelten die allgemeinen Vorschriften.
<b>Vortritt bei Knoten</b>	Rechtsvortritt	Rechtsvortritt Abweichung nur zulässig, wenn dies die Sicherheit erfordert	Rechtsvortritt Abweichung nur zulässig, wenn dies die Sicherheit erfordert



# Rechtliche Aspekte von Langsamfahrzonen

	Fussgängerzone	Begegnungszone	Tempo-30-Zone
			
<b>Fussgängerstreifen</b>	Nein	Nein	Nein Ausnahme bei Schulen und Heimen (Vortrittsbedürfnis)
<b>Einbezug eines Hauptstrassenabschnittes</b>	Nein	Nein	Nein Ausnahme Ortszentrum oder Altstadt
<b>Besondere Markierungen</b>	Nicht vorgesehen	Ja Gemäss UVEK Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19.3.2002	Ja Gemäss UVEK Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19.3.2002