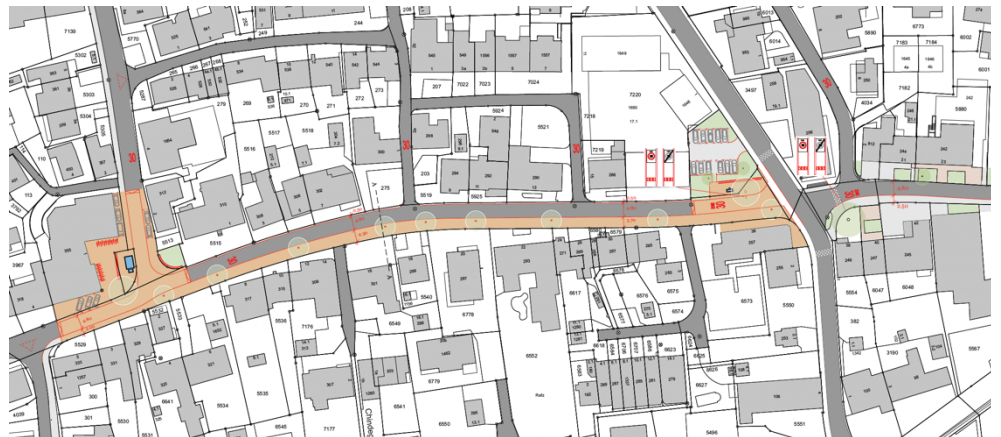


Gestaltungs- und Betriebskonzept Märktgass+

Erläuterungsbericht zum Bauprojekt

Gemeinde Rafz

7. September 2023



Inhalt

1. Die Ausgangslage	3
1.1 Anlass	3
1.2 Aufgabe	4
1.3 Geschichte	5
1.4 Heutige Situation	7
1.5 Werkleitungen	12
2. Der Prozess	13
2.1 Zielsetzungen	13
2.2 Variantenstudium	13
3. Das Resultat	14
3.1 Übergeordnete Gestaltungsidee	14
3.2 Gestaltungselemente im Einzelnen	15

Beilagen

Konzeptplan 1:500 vom 7.9.2023

Heutige Situation, Situationsplan 1:500 vom 30.10.2020

Auftraggeberin

Gemeinde Rafz

Bearbeitet durch

PLANE RAUM.
Badenerstrasse 18
CH-8004 Zürich
+41 44 291 04 04
www.planeraum.ch

Fabio Trussardi, Bryan Rey

PRN 30065

1. Die Ausgangslage

1.1 Anlass

Aufwertung des öffentlichen Raums

Die Märktgass und die Dorfstrasse sind ein wichtiger Bestandteil des Rafzer Ortskerns. Hier spielt sich das Dorfleben innerhalb der Gemeinde ab. Entsprechend vielfältig sind die Anforderungen an die Nutzbarkeit dieses öffentlichen Raumes; zum Beispiel müssen die Geschäfte gut erreichbar sein, die Verkehrssicherheit muss für alle Verkehrsteilnehmende gewährleistet sein und das Erscheinungsbild muss einladen sich im Raum aufzuhalten. Die Gestaltung und der Betrieb des Strassenraumes sowie die Abstimmung zwischen baulicher Nutzung und Verkehr bestimmt in starkem Masse die Attraktivität und Entwicklungsmöglichkeit des Ortskerns.

Der Gemeinderat sowie die Planungs- und Energiekommission (PEK) haben sich schon verschiedentlich und seit längerem mit der Aufwertung der Märktgass beschäftigt. Bereits im 2004 wurde dafür ein Studienauftrag durchgeführt. Unter anderem aus Kostengründen wurden die jeweiligen Projekte nicht umgesetzt.



Heutige Situation
an der Märktgass

1.2 Aufgabe

Aufgabenstellung

Die Gemeinde Rafz möchte die zukünftige Märktgass und die Dorfstrasse mit gestalterischen Elementen aufwerten und siedlungsverträglich führen, um ein tieferes Geschwindigkeitsniveau zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Bei der Umgestaltung sind Gassenabschnitts- und Querschnittsbetrachtungen zu führen, um insbesondere die Lage und die Bedeutung der möglichen Interventionen zu prüfen. Es ist eine Gesamt-sanierung mit neuen Randabschlüssen vorgesehen, weshalb die Randabschlüsse bei der Neugestaltung verändert werden können.

Bearbeitungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter «Märktgass+» umfasst die Märktgass im Abschnitt zwischen der Chilewiese und der Landstrasse sowie die Dorfstrasse im Abschnitt bis zur reformierten Kirche. Dabei wird der gesamte Strassenraum von Fassade bis Fassade bearbeitet. Der Betrachtungsperimeter umfasst neben dem Strassenraum auch die angrenzenden Bauten und Anlagen sowie deren Nutzungen und privaten Zu-/Wegfahrten.



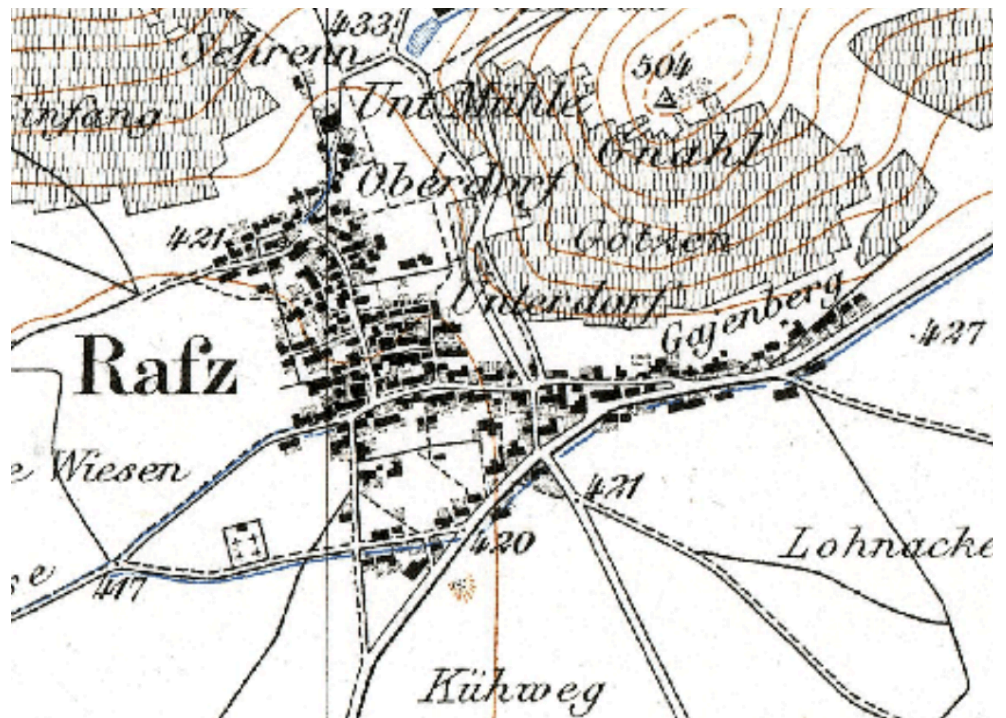
Bearbeitungsperimeter
GBK Märktgass+

1.3 Geschichte

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

Quelle: Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Auf der Erstausgabe der Siegfriedkarte von 1883 ist die typische Struktur des Oberdorfes mit den ausgeprägten Quergassen zur Dorfstrasse, welche von Norden nach Süden verläuft, gut abzulesen. Südlich dieses Siedlungsteils erstrecken sich das Unter- und das Ausserdorf längs der Durchgangsstrasse. Im Gegensatz zur Umgebung hat sich der historische Ortskern seit Ende des 19. Jahrhunderts erstaunlich wenig verändert.



Siegfriedkarte um 1880
Quelle: GIS ZH

Bei der Einmündung der Dorfstrasse in die Märktgass entsteht ein platzartiger Raum (Gnossiplatz), der durch einen grossen Steinbrunnen mit Vorbecken und Brunnenstock akzentuiert wird. Gegen Osten setzt sich die Strassenbebauung bis zum Sternenplatz bzw. bis zur Kreuzung mit der Bahnhof- und der Bergstrasse fort. Fachwerkbauten, etwa das Gebäude «Pflug», wechseln ab mit verputzten, unterschiedlich grossen Wohn- und Gewerbehäusern des 20. Jahrhunderts. Einheitlich traufständig säumen sie die leicht gebogene Märktgass. Sie stehen jedoch unterschiedlich weit vom Strassenrand zurück. Dadurch wird der Strassenraum abwechslungsreich gegliedert. Teilweise fällt die Bebauung allerdings etwas auseinander, z. B. dort, wo auf der südlichen Strassenseite ein um das Jahr 2000 errichtetes Geschäftshaus die recht homogene Häuserabfolge durch seine Gestaltung und giebelseitige Stellung unterbricht. Ein weiteres auffallendes Gebäude wegen seiner Länge und der strassenseitigen Lauben ist der sogenannte Stadthof. Es handelt sich um ein Reihenhaus mit mehreren Wohnteilen.

Ein Durchgang führt in den rückwärtigen Innenhof, in dem ein Garten angelegt ist, der südlich von einem parallelen Reihenhaus gefasst wird.

Historische Bilder um 1900 belegen, dass die Märktgass aus einer Fahr-gasse mit beidseitigen Entwässerungsbändern bestand. Trottoirs waren keine vorhanden.



Märktgass um 1913
Quelle: Ortsmuseum Raiz

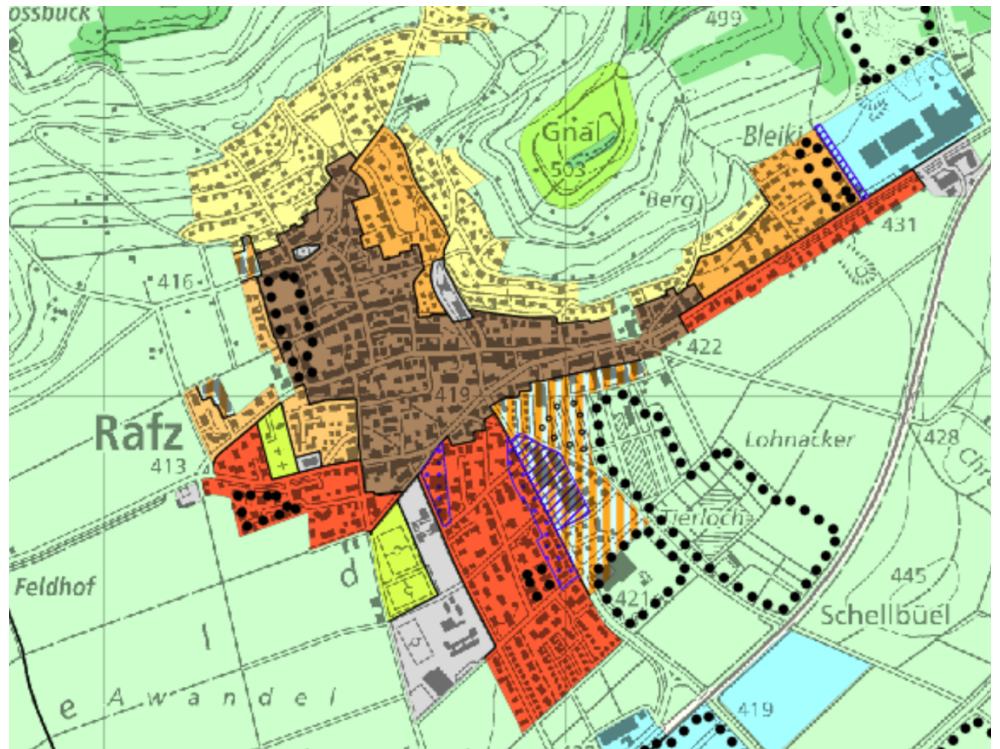


Märktgass um 1907
Quelle: Ortsmuseum Raiz

1.4 Heutige Situation

Bau- und Zonenordnung (BZO)

Der gesamte Bearbeitungsperimeter des GBK Märktgass+ befindet sich in der Kernzone K. In der BZO wird in Bezug auf den Verkehr festgehalten, dass die Zahl der Fahrzeugabstellplätze nach den Bedürfnissen und Möglichkeiten im Einzelfall zu bestimmen ist.



Planausschnitt
ÖREB-Kataster
Quelle: GIS ZH

Sicherheit und Unfallgeschehen

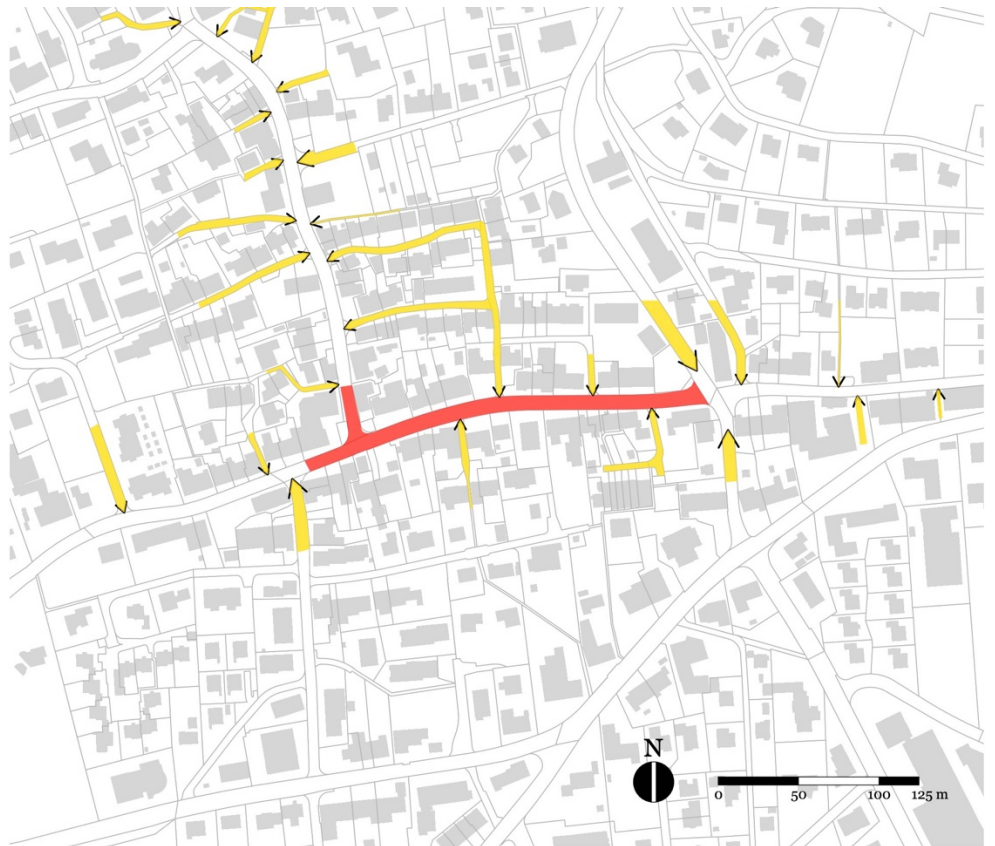
Zur Beurteilung des Unfallgeschehens wurde die von der Kantonspolizei durchgeführte Unfallstatistik über fünf Jahre vom 1. November 2014 bis 31. Oktober 2019 ausgewertet. Im Siedlungsgebiet von Rafz ereigneten sich in dieser Zeitspanne insgesamt 82 Verkehrsunfälle.

Im Bearbeitungsgebiet sind 11 Verkehrsunfälle vermerkt. Davon war bei 3 Unfällen der Fussverkehr und bei 2 Unfällen der Veloverkehr sowie insgesamt 2 Kindern beteiligt. 2 Personen wurden leicht verletzt.



Fussverkehr

Das Wegnetz des Fussverkehrs ist im Bereich der Märktgass und der Dorfstrasse engmaschig. Es führen viele Wege seitlich von diesen beiden Strassen in die umliegende dichte Siedlung. Entlang der Märktgass und der Dorfstrasse sind zwar Trottoirs vorhanden, diese sind aber mit einer Breite von 1.5 m an einigen Stellen zu schmal oder mit parkierten Fahrzeugen verstellt.



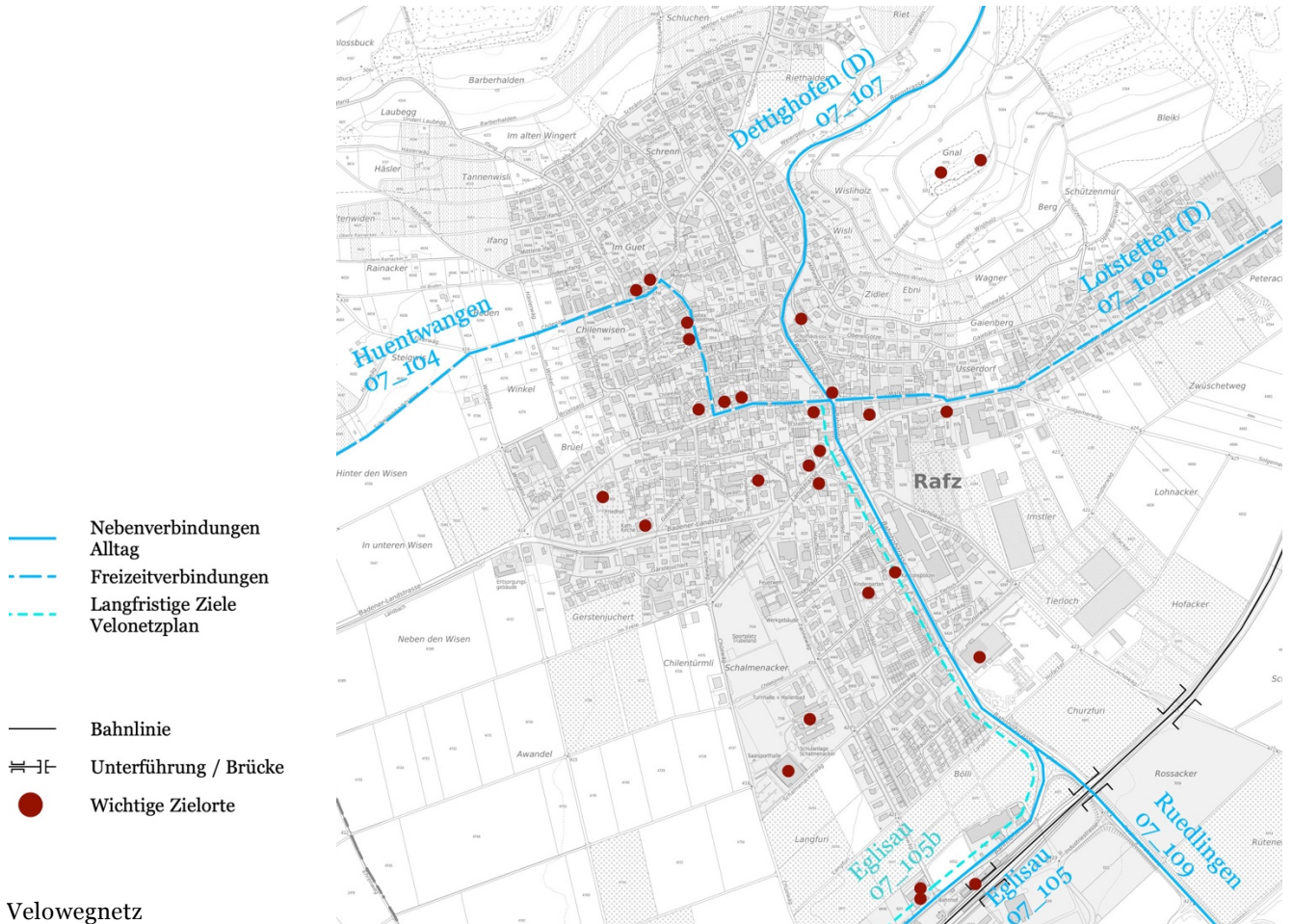
Schemaplan
mit Fusswegen



Schmales (1,5 m) und
mit Fahrzeug verstelltes
Trottoir entlang der
Märktgass

Veloverkehr

Durch das Ortszentrum von Rafz, über die Märktgass und die Dorfstrasse, führt der Rheinradweg (Freizeit-Veloroute) von Basel nach Stein am Rhein. Er ist Bestandteil der Route EuroVelo 6 Atlantik - Schwarzes Meer. Ausserdem dient die Märktgass und die Dorfstrasse als Hauptverbindung für den Alltagsverkehr zum Bahnhof (Arbeitsweg) und zu den Schulen (Schulweg).



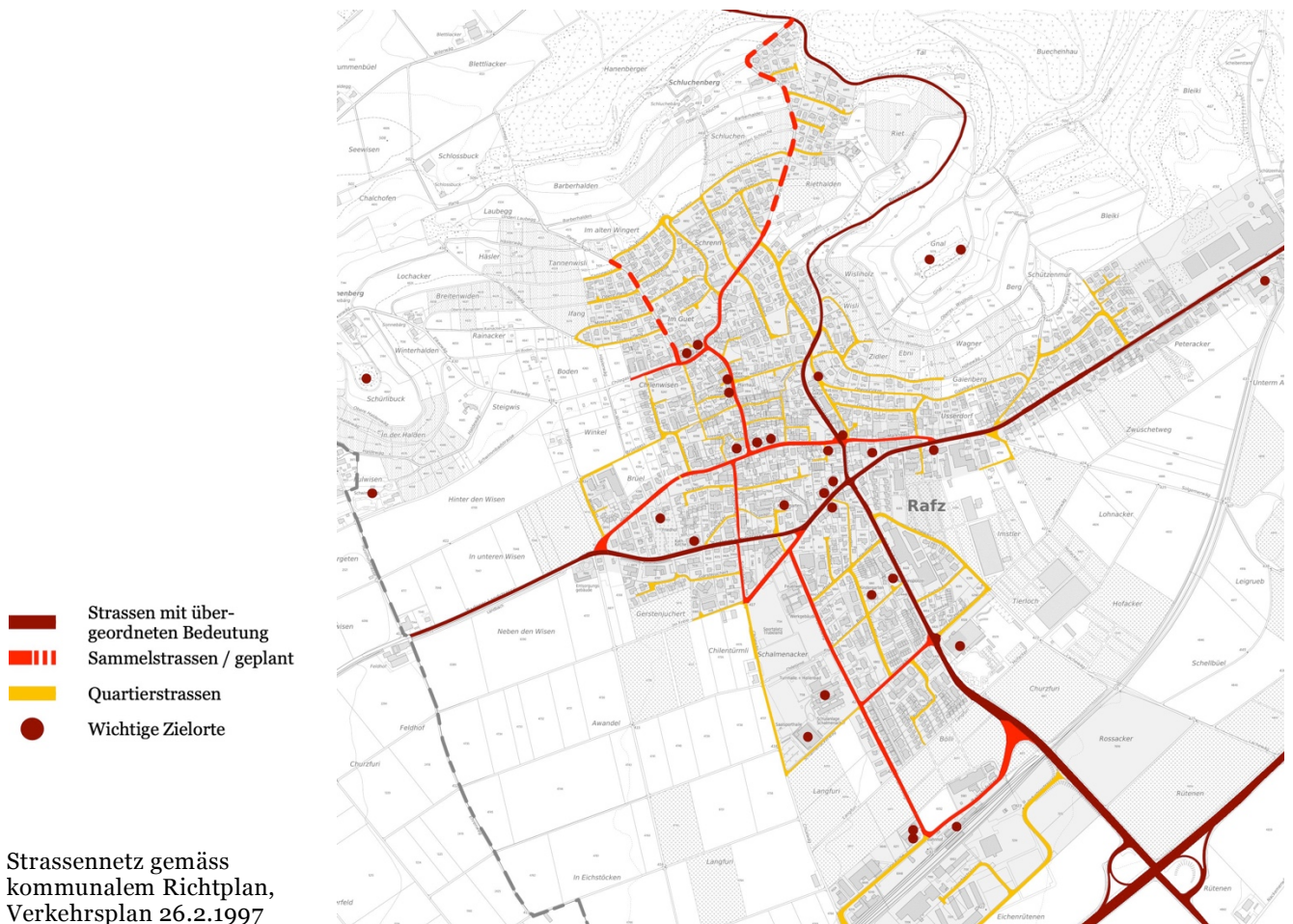
Öffentlicher Verkehr

Das Angebot an öffentlichem Verkehr ist in Rafz durch die beiden Buslinien 545 Hüntwangen-Wil-Rafz und 675 Henggart-Rafz (je im Stundentakt), durch die Bahnlinie S9 Schaffhausen-Uster (Halbstundentakt) und durch einen Mobility-Standort am Scheidwäg gegeben.

Auf der Märktgass und auf der Dorfstrasse führen keine Buslinien und es sind gemäss heutigem Wissensstand auch keine geplant.

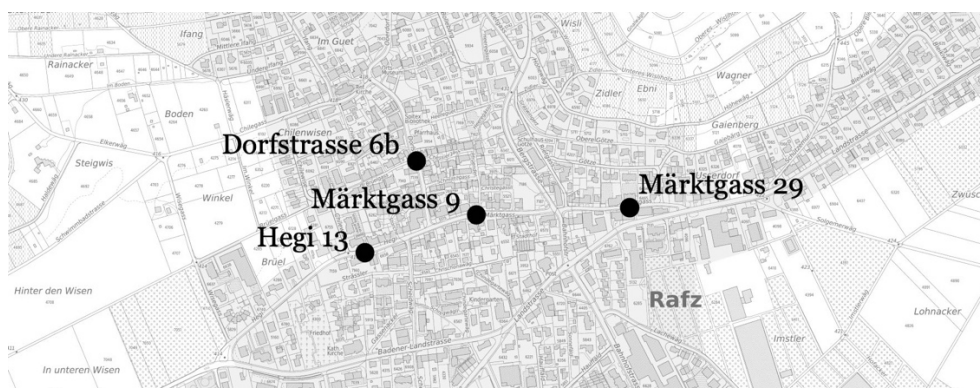
Motorisierter Individualverkehr

Im kommunalem Richtplan vom 26. Februar 1997 sind die Märktgass sowie die Dorfstrasse als Sammelstrassen definiert. Für die untergeordneten Quartierstrassen übernehmen diese eine wichtige Erschliessungsfunktion. Verbunden ist die Märktgass an zwei Strassen mit übergeordneter Bedeutung; die regionalen Verbindungsstrassen (RVS) Nrn. 544 und 558. Der Durchgangsverkehr wird von der parallel zur Märktgass führende Badener-Landstrasse (Nr. 558) aufgenommen.



Im Bearbeitungsperimeter wurden an vier Standorte während je rund einer Woche die Fahrgeschwindigkeiten gemessen. Die Detailauswertung ist im Verkehrskonzept 2031 der Gemeinde Rafz aufgeführt.

Messstandort	Fahrriichtung	V50	V85	Vmax
• Dorfstrasse 6b	Märktgass	30 km/h	37 km/h	60 km/h
	Kirche	30 km/h	37 km/h	69 km/h
• Hegi 13	Hüntwangen	38 km/h	45 km/h	78 km/h
	DE	38 km/h	45 km/h	69 km/h
• Märktgass 9	Hüntwangen	34 km/h	41 km/h	96 km/h
	DE	36 km/h	44 km/h	81 km/h
• Märktgass 29	Hüntwangen	33 km/h	40 km/h	59 km/h
	DE	34 km/h	42 km/h	62 km/h



Messstandorte der Verkehrsmessungen vom 22.6.-28.6.2020 und vom 20.10.-26.10.2020

Gemäss Auswertung der Verkehrsmessungen liegen für die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV-24) und für den Lastwagenanteil (LKW) nachfolgende Werte vor:

Messstandort	DTV-24 (Fzg/Tag)	Anteil LKW (%)
• Dorfstrasse 6B	1'085	1.4
• Hegi 13	1'089	1.1
• Märktgass 9	1'419	2.4
• Märktgass 29	503	1.0

1.5 Werkleitungen

Sanierungsmassnahmen

Die Kanalisation und die Wasserleitung im gesamten Abschnitt des Bearbeitungsperimeters sind in einem schlechten Zustand und müssen kurzfristig saniert werden.

2. Der Prozess

2.1 Zielsetzungen

Aspekte Siedlung und Verkehr

Aufgrund der Situationsanalyse lassen sich für die einzelnen Verkehrsteilnehmende bzw. den Strassenraum folgende Ziele für das Gestaltungs- und Betriebskonzept Märktgass+ formulieren.

Öffentlicher Raum

- Strassenraum siedlungsorientiert gestalten und auf das Ortsbild abstimmen
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöhen

Fussverkehr

- attraktives Wegnetz für den Fussverkehr ohne Umwege sicherstellen
- sichere Querungsstellen schaffen
- Aufenthaltsqualität erhöhen

Veloverkehr

- durchgehend homogene und attraktive Veloinfrastruktur sicherstellen
- sichere Abbiegemöglichkeiten gewährleisten
- Anzahl Veloabstellplätze erhöhen

Motorisierter Individualverkehr

- angemessene Fahrgeschwindigkeit sicherstellen
- Sichtweiten gewährleisten
- Anzahl Parkplätze zumindest halten oder wenn möglich steigern

2.2 Variantenstudium

Für die Neugestaltung der Märktgass im Abschnitt Scheidwäg bis Landstrasse sind verschiedene Betriebs- und Gestaltungsvarianten erarbeitet worden. Die Ergebnisse wurden an mehreren Sitzungen mit der Arbeitsgruppe und dem Gemeinderat Rafz besprochen. Die Vor- und Nachteile sowie die mögliche Zielerreichung der einzelnen Varianten wurden an den Sitzungen beurteilt.

3. Das Resultat

3.1 Übergeordnete Gestaltungsidee

Vision

Der Strassenraum entlang der Märktgass wirkt heute zufällig entstanden und ist nicht auf das Siedlungsbild abgestimmt, weshalb der Motorfahrzeugverkehr und die Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf den privaten Vorplätzen den öffentlichen Raum der Märktgass dominieren.

Als übergeordnete Gestaltungsidee ist die Bildung von zwei platzartigen Bereichen beim Gnossiplatz und beim Sternenplatz vorgesehen. Zwischen diesen beiden Bereichen und weiter bis zur Landstrasse wird der Strassenraum neu organisiert, welches das heutige verkehrsorientierte Strassenbild mit einem neuen positiv behafteten Bild ablöst. Der Strassenraum wird so aufgewertet, dass er für die Bevölkerung attraktiv erscheint und zum Flanieren und Verweilen einlädt. Der Fuss- und Veloverkehr wird gefördert und der motorisierte Individualverkehr hingegen beruhigt. Die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr und insbesondere für die Kinder, SchülerInnen und Betagten soll mit der Umgestaltung verbessert werden. Deshalb ist die klare Fussgängerführung, auch für sinnesbehinderte Personen, ein wesentlicher Bestandteil des Gestaltungs- und Betriebskonzepts.

Bezüglich der Formensprache und der Möblierung ist eine zurückhaltende Intervention mit wenigen Elementen vorgesehen, um das heutige Strassenbild gestalterisch aufzuräumen und zu beruhigen. Mit der Neugestaltung wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende erhöht und der Strassenraum wirkt grosszügiger und selbstverständlich.

Für eine harmonische und einheitliche Neugestaltung der Märktgass ist es wichtig, dass der gesamte öffentlich zugängliche Verkehrsraum zwischen der Strassenrandbebauung in die Überlegungen einbezogen wird. Die privaten Interessen angrenzender Grundeigentümer sind im Sinne der übergeordneten Gestaltungsidee angemessen zu berücksichtigen.

Eine klare Zuweisung, ob ein Raum öffentlich oder privat zugänglich ist, ist für den anzustrebenden Raumeindruck essenziell. Die Aussenräume, die weder als "öffentlich" noch als "privat" charakterisiert werden können, verunklären das Erscheinungsbild. Deshalb ist bei der weiteren Projektierung entlang dem Strassenraum darauf zu achten, dass eine klare Unterscheidung zwischen privat und öffentlich zugänglichen Räumen vorgenommen wird.

3.2 Gestaltungselemente im Einzelnen

Massgebender Begegnungsfall

Als Grundbegegnungsfall ist im Abschnitt Märktgass West der Begegnungsfall zwischen einem Personenwagen und einem Lastwagen bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen. Gemäss der REGnorm VSS 40 201 ist bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Fahrbahnbreite von 5.20 m notwendig. Wegen den einzelnen Einfriedungen am Strassenrand und um den Begegnungsfall Lastwagen-Personenwagen mehrheitlich entlang der Märktgass zu ermöglichen, wurde die effektive Fahrbahnbreite auf 5.30 m festgelegt. Um die optische Wirkung einer schmalen Fahrbahn zu erzielen, wird die Fahrbahn mit einem Band aus Natursteinen optisch verschmälert und lediglich auf eine Breite von 4.80 m asphaltiert. Die asphaltierte Fahrbahnbreite von 4.80 m ist auf den Begegnungsfall Personenwagen – Personenwagen bei 30 km/h bzw. Lastwagen – Personenwagen bei 20 km/h gemäss REGnorm VSS 40 201 ausgelegt. Damit sich Lastwagen und Personenwagen besser begegnen können, kann das Band aus Natursteinen als Ausweichstelle genützt werden. Die grosszügige Trottoirbreite von bis zu 4.30 m erlaubt einen erhöhten Gehkomfort für zu Fuss Gehende sowie die Pflanzung einzelner Bäume entlang des Strassenraums.

Im Abschnitt Märktgass Ost ist wegen den engen Verhältnissen aufgrund der Bauten und Anlagen nur eine Fahrbahnbreite von 4.80 m möglich. Bei einer Fahrbahnbreite von 4.80 m ist der Begegnungsfall Lastwagen-Personenwagen nicht möglich, weshalb das Risiko besteht, dass bei einem solchen Begegnungsfall Ausweichmanöver stattfinden, z.B. ausweichen auf private Vorplätze oder auf das Trottoir. Wegen der geringen Verkehrsmenge und dem tiefen Lastwagenanteil sollten solche Ausweichmanöver wie bisher eher selten vorkommen.

Geschwindigkeitsregime und Mischverkehr

Mit der Neugestaltung der Märktgass soll das Temporegime neu als eine Tempo-30-Zone signalisiert werden. Der neue Regelquerschnitt ist auf ein Geschwindigkeitsregime von 30 km/h im Mischverkehr ausgelegt. Der Regelquerschnitt soll einheitlich entlang der Märktgass realisiert werden. Die Fahrbahn wird seitlich im nördlichen Fahrbahnbereich mit einem Naturstein-Pflasterungsband optisch verschmälert. Dies führt zu einer Verstetigung des rollenden Verkehrs sowie zu einer Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten und somit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit. Auf die Leistungsfähigkeit sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Gnossiplatz und Sternenplatz

Der Gnossiplatz und der Sternenplatz bilden die Anfangs- bzw. Endpunkte der Ortsmitte. Die bestehenden Brunnen stellen dabei das zentrale Element der Plätze dar und werden mit einem hochstämmigen Solitärbaum flankiert (z.B. Winterlinde oder Eiche). Der bestehende Brunnen am Sternenplatz befindet sich heute am Platzrand und wird deshalb ins Platzzentrum verschoben, so dass er zugleich als verkehrsführendes Element dient. Die Plätze werden grosszügig von Fassade bis Fassade gestaltet, weshalb die Fahrbahn optisch ein Bestandteil des Platzes wird. Der Bodenbelag der beiden Plätze wird folgerichtig vollständig und einheitlich mit Natursteine gepflästert. Im Bereich der Brunnen ist eine differenzierte, rechteckige Pflasterung vorgesehen.

Betriebsregime an Knoten

In der Regel werden Knoten in Tempo-30-Zonen als Rechtsvortritt gemäss Art. 4 Abs. 1 der Verordnung zu Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen betrieben, um die gefahrenen Geschwindigkeiten tief zu halten und keinen Knotenarm zu bevorzugen. Die Bahnhof-/Bergstrasse ist eine Staatsstrasse und führt zum Schulhaus, weshalb sie Bestandteil des Schulwegnetzes ist. Um dieser Situation gerecht zu werden, wird ihre Einmündung mittels Trottoirüberfahrt betrieben, welche ihrer speziellen Funktion gerecht wird und fussgängerfreundlicher ist, als ein Knoten mit Rechtsvortritt.

Begrünung

An der Märktgass ist zwischen dem Gnossiplatz und dem Sternenplatz eine Baumreihe vorgesehen. Die punktuelle und unregelmässige Bepflanzung der Bäume nimmt Bezug zur Strassenrandbebauung und sorgt dafür, dass sie nicht mit den Gebäudefassaden konkurriert. Mit den prognostizierten künftigen klimatischen Bedingungen nimmt die Bedeutung der Siedlungsdurchgrünung zu. Die Bäume und die geplanten unversiegelten Flächen dienen somit nicht nur der Aufwertung der Märktgass, sondern sind zugleich Schattenspender und beeinflussen das Lokalklima. Mit einer ökologisch wertvollen Begrünung entsteht gleichzeitig ein Mehrwert für Mensch, Tier und Pflanzen.

Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept soll der neu gestalteten Strasse ein attraktives nächtliches Gesicht verleihen. Die Beleuchtungsanlage soll helfen, den Charakter des Strassenraums zu prägen. Es soll nicht nur die Orientierung verbessern, sondern durch entsprechende Gestaltung auch das Wohlbefinden und das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung erhöhen. Weitere Erläuterungen zum Beleuchtungskonzept gemäss Bericht EKZ.

Pflästerungen

Natursteinpflästerungen können zum Beispiel für Rollstuhlfahrer starke Erschütterungen verursachen. Deshalb sind maschinell bearbeitete Natursteinpflästerungen vorzusehen, wobei Verlegegenauigkeit, Verlegeart, Steingrösse und Oberflächenbeschaffenheit eine möglichst ebene Fläche gewährleisten müssen. Dazu sind erhöhte Anforderungen bei der Ausschreibung und Ausführung erforderlich. Die Anforderungen sind in der REGnorm VSS 40 075, Anhang Ziffer 12.2 aufgeführt.



Gutes Referenzbeispiel in der Altstadt Sursee für die Oberflächenqualität von Natursteinpflästerungen

Möblierung

Um die Aufenthaltsqualität an der Märktgass zu erhöhen werden an sonnigen und schattigen Standorten sowie Standorte mit schöner Aussicht neue Sitzbänke angeordnet. Im Rahmen der weiteren Projektierung werden zudem die Standorte der Abfallbehälter und der Veloabstellplätze (Anlehnbügel, anschliessbar) geklärt.

Möblierungselemente auf Gehflächen sind so zu gestalten, dass sie mit dem weissen Stock ertastbar sind und keine Verletzungsgefahr darstellen. Grundsätzlich sind höhere Elemente besser. Niedrige Elemente bis 1.0 m müssen Mindestabmessungen gemäss VSS-Norm SN 640 075, Anhang Ziffer 10.1 erfüllen. Technisch notwendige Poller sind so zu dimensionieren, dass sie weitere Funktionen erfüllen können, z.B. sitzen, anlehnen. Die Sitzbänke (Typ Landibank) sind mit Rücken- und Seitenlehnen auszustatten.