

Charakterisierung unterschiedlicher Strassentypen

Stand: Fassung für die 1. Lesung im Gemeinderat am 21.1.2015

	Strasse mit übergeordneter Bedeutung		Sammelstrasse		Erschliessungsstrasse
	Ausserorts	Innerorts	Ausserorts	Innerorts	
Funktion	Strassen mit übergeordneter Bedeutung verbinden Ortschaften und Regionen. Bau und Unterhalt sowie Trasseesicherung dieser Strassen sind Sache des Bundes oder der Kantone. Dasselbe gilt für die Projektierung und die Festsetzung der Ausbauprogramme.		Diese Strassen stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren, die Groberschliessung der Quartiere und die Erschliessung zu den öffentlichen Nutzungen sicher. Sie kanalisieren den Verkehr aus dem Siedlungsgebiet und leiten ihn auf die Strassen mit übergeordneter Bedeutung ab. Es wird eine defensive Fahrweise angestrebt. Die Verkehrssicherheit steht im Vordergrund.		Die Erschliessungsstrassen dienen der Erschliessung der Quartiere und der Feinerschliessung einzelner Liegenschaften. Diese Kategorie umfasst neben Gemeindestrassen auch private Erschliessungsstrassen.
Angemessene Fahrbahnbreite	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen durchgehend bei normaler Geschwindigkeit gewährleistet Fahrbahnbreite: ≥ 6.50 m	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen durchgehend gewährleistet, aber nur bei reduzierter Geschwindigkeit Fahrbahnbreite: ca. 6.50 m	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen durchgehend bei normaler Geschwindigkeit gewährleistet Fahrbahnbreite: ≥ 6.50 m	Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen nicht durchgehend gewährleistet -> Ausweichstellen Begegnungsfall Personenwagen - Personenwagen durchgehend gewährleistet Fahrbahnbreite: grösser als 5.5 m	Für Lastwagen nur mit Behinderung befahrbar -> Ausweichstellen Auch für Personenwagen nur langsam befahrbar: reduzierte Anzahl Ausweichstellen Fahrbahnbreite: 3.5 - 5.0 m
Erscheinungsbild	Verkehrsorientiert gestaltet	Siedlungsorientiert gestaltet, um eine defensive Fahrweise zu fördern	Verkehrsorientiert gestaltet	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Nutzung und Bebauung abgestimmt	Siedlungsorientiert gestaltet, auf Bebauung und Vorgärten abgestimmt
Verkehrsberuhigungsmassnahmen	Keine	Strassenraumgestaltung auf Nutzungen (z.B. Dorfkerngebiet) abgestimmt, in der Regel keine vertikalen Versätze	Keine	Bauliche Massnahmen möglich, soweit Verkehrsmenge und Anforderung des Busbetriebes dies zulassen	Bauliche und polizeiliche Massnahmen erforderlich, damit das angestrebte Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird
Angestrebtes durchschnittliches Geschwindigkeitsniveau ¹⁾	50-80 km/h	Rund 40-50 km/h	50-80 km/h	Rund 40 km/h	Rund 30 km/h, im Falle von Begegnungszonen Tempo 20
Fussgängerschutz längs zur Fahrbahn	Separat geführter Gehweg	Trottoir beidseitig	Separat geführter Gehweg	Trottoir beidseitig oder einseitig	Im Mischverkehr, in der Regel keine Trottoirs bzw. gemäss Zugangsnormalien
Fussgängerschutz quer zur Fahrbahn	Querungshilfen mit Mittelinseln	Querungshilfen mit Mittelinseln, Mehrzweckstreifen udgl.	Querungshilfen mit Mittelinseln	Querungshilfen durch Mittelinseln oder Einengungen (Trottoirmasen)	Strassenraumgestaltung, die Querungshilfen erübrigt
Schutz für Radfahrer	Radstreifen längs der Fahrbahn oder separat geführte Radwege	Radstreifen längs der Fahrbahn, Mischverkehr oder Kernfahrbahn	Radstreifen längs der Fahrbahn oder separat geführte Radwege	Mischverkehr oder Kernfahrbahn (abhängig von Gefährdung, Platzverhältnissen und Verkehrsbelastung)	Mischverkehr
Bus	Für den Busbetrieb problemlos, vielfach Busbuchten	Für den Busbetrieb problemlos, zur Erleichterung der Wegfahrt Haltestellen auf der Fahrbahn bevorzugt	Für den Busbetrieb problemlos, vielfach Busbuchten	Haltestellen auf der Fahrbahn, allenfalls in Kombination mit seitlicher Einengung (Haltestellenkap)	In der Regel kein Busbetrieb

¹⁾ Mit gestalterischen, baulichen und/oder polizeilichen Massnahmen (Markierung, Signalisation) soll sichergestellt werden, dass das angestrebte durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau nicht überschritten wird. Die für die einzelnen Strassenkategorien bezeichneten Geschwindigkeitsniveaus sind als Richtwerte zu verstehen und müssen nicht zwingend mit der signalisierten Geschwindigkeit übereinstimmen.