

# Elgg, Leitbild Altstadt

Erläuterungsbericht und  
Umsetzungsmassnahmen

Gemeinde Elgg

11. September 2024



---

metron



## **Bearbeitung**

Dario Zallot  
BSc FHO in Raumplanung FSU  
Roman Schaffner  
BSc FHO in Raumplanung

Metron Verkehrsplanung AG  
Postfach  
Stahlrain 2  
5201 Brugg  
T 056 460 91 11  
info@metron.ch  
www.metron.ch

## **Begleitung**

Ruth Büchi-Vögeli  
Gemeinde Elgg, Gemeindepräsidentin  
Mirjam Lehmann  
Gemeinde Elgg, Gemeinderätin Ressort Planung, Bau  
Daniel Hungerbühler  
Gemeinde Elgg, Gemeinderat Ressort Bevölkerung  
Andreas Zwicky  
Gemeinde Elgg, Bereichsleiter Planung, Bau und Energie  
Sabine Stindt Rhiner  
Vertreterin Netzwerk Altstadt  
Verena Wüthrich  
Vertreterin Netzwerk Altstadt, Kirchenpflege  
Rolf Anderes  
Vertreter Netzwerk Altstadt, Kirchenpflege

Ute Sackmann  
Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung, Gebietsbetreuerin Ortsbild und Städtebau  
Maja Hubrig  
Kanton Zürich, Tiefbauamt, Projektleiterin/ Gebietsbetreuerin Projektentwicklung  
Christiane Dasen  
Kanton Zürich, Amt für Mobilität, Projektleiterin Gesamtmobilität

## **Auftraggeberchaft**

Gemeinde Elgg  
Lindenplatz 4  
8353 Elgg



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Bearbeitungsperimeter	7
1.3	Aufgabenstellung	8
1.4	Instrument „Leitbild“	8
1.5	Planungsprozess	9
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>10</b>
2.1	Historische Entwicklung	10
2.2	Siedlung	14
2.3	Verkehr	16
2.4	Umwelt	19
<b>3</b>	<b>Leitbild</b>	<b>20</b>
3.1	Zielsetzung	21
3.2	Konzeption	23
3.3	Raumtypen Städtli-Ring	35
3.4	Raumtypen äusserer Ring	49
3.5	Raumtypen innerer Ring	53
<b>4</b>	<b>Massnahmenkatalog</b>	<b>56</b>
4.1	Übersicht	56
4.2	Objektblätter	58
<b>5</b>	<b>Anhang</b>	<b>73</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Elgg hat sich zusammen mit der dafür einberufenen Gruppe «Netzwerk Altstadt» seit 2016 vertieft mit der Entwicklung der Altstadt beschäftigt. Ziel ist es, die bestehenden Zentrumsfunktionen erhalten und stärken zu können.

Neben dem Erhalt von Läden für den täglichen Bedarf und gastronomischen Nutzungen sind mit der Umsetzung bzw. Optimierung der Verkehrsführung, des Parkplatzmanagements und dem Abfallmanagement wichtige Themen identifiziert worden. Durch die Bevölkerung, deren Bedürfnisse anhand von Dorfgesprächen abgeholt wurden, ist zudem der Wunsch nach einer freiräumlichen Aufwertung (insbesondere der Platz- und Strassenräume) geäussert worden. Die freiräumliche Qualität in der Altstadt kann entsprechend als zentral erachtet werden und soll neben Mehrwerten für die Öffentlichkeit (Treffpunkte, Erhöhung Aufenthaltsqualität, angenehmes Mikroklima, Verweilmöglichkeiten etc.) auch optimale Voraussetzungen für das lokale Gewerbe schaffen (Bespielung und Nutzung Gebäudevorzonen, Adressierung, Organisation Kurz-/Langzeitparkierung etc.).

Als «Vision» wurde ein Zukunftsbild der Altstadt erarbeitet, in welchem Grundzüge der angestrebten Entwicklung räumlich verortet wurden:

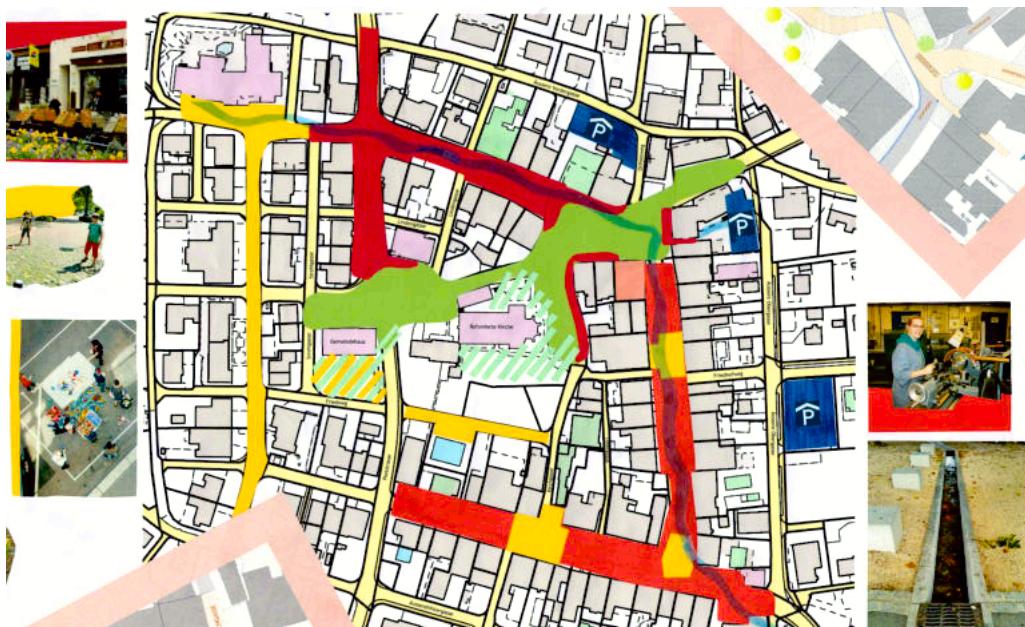


Abbildung 1:  
Ausschnitt Vision Gruppe Netzwerk Altstadt

Die «Vision» unterscheidet für die Altstadt wichtige Räume und Elemente. Diese umfassen:

- Wasserlauf
- Einkaufsmeile, „Openair Warenhaus“, Gastronomie
- Wohnstrasse, Spielen
- Lebensader, Park, Markt, Boden/Luft
- Gewerbe, Wohnen, Gastronomie
- Miniparkgaragen

Die «Lebensader» konzentriert sich in der Vision auf die Raumfolge von Meisenplatz bis und mit Lindenplatz. Die Räume für die «Einkaufsmeile» umfassen primär die Vordergasse und die Poststrasse, wobei auch entlang der Ober- und Hintergasse Gewerbe und Gastronomie verortet werden. Als «Wohnstrassen», an welchen Wohnen und Spielen stattfinden soll, sind die Untergasse und der Friedweg verortet worden. An der Ober- und Hintergasse wird „Spielen“ bei den Brunnenplätzen verortet.

Die Konzentration von publikumsorientierten Nutzungen im Osten und der stärkere Fokus auf Wohnen/Quartierbezug im Westen schafft in der Altstadt zwei unterschiedliche Schwerpunkte. Die Auswirkungen der beiden Brandkatastrophen von 1870 und 1876 (siehe nachfolgend 2 Analyse), welche vor allem den westlichen Bereich der Altstadt betroffen haben und die Struktur der Altstadt immer noch prägen, lassen sich auch an der Raumaufteilung der «Vision» immer noch ablesen.

## 1.2 Bearbeitungsperimeter

Die Bearbeitung erfolgte auf zwei Flügenen:

- Perimeter Leitbild

Für das Leitbild ist aufbauend auf der Vision ein grossräumig gefasster Perimeter festgelegt worden. Dieser umfasst die nachfolgend unter 3 Leitbild erläuterten Raumtypen. Er beinhaltet die gesamte Altstadt inkl. der Äusseren Vorder-, Hinter-, Ober- und Untergasse.

- Perimeter Vertiefungen

Für Teilläume sind basierend auf den Überlegungen des Leitbildes räumliche Vertiefungen vorgenommen worden. Diese umfassen das Aufzeigen von Gestaltungsansätzen, deren räumliche Auswirkungen und deren Machbarkeit. Die Vertiefungen umfassen die Lebensader von Meisenplatz bis und mit Lindenplatz, die Vordergasse, den Brunnenplatz an der Hintergasse, das Grundstück an der Äusseren Obergasse (Sammelparkieranlage), die Achse Friedhofweg sowie die Umgebung der Kirche inkl. der angrenzenden Strassenräume.



Abbildung 2:  
Übersicht Bearbeitungsperimeter

## 1.3 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Elgg beabsichtigte, basierend auf den in den letzten Jahren erarbeiteten Dokumenten/Grundlagen, für die zukünftige Entwicklung der Altstadt ein Leitbild zu erarbeiten. Dieses Leitbild sollte die vorliegenden «Wünsche» der Bearbeitungstiefe entsprechend aufeinander abstimmen, wo erforderlich räumlich konkretisieren und in ein Umsetzungskonzept (Massnahmenkatalog mit Priorisierung) überführen. Von Seiten Gemeinde sind dazu folgende Arbeitsschritte vorgesehen:

### Schritt 1: Sichten der Unterlagen

- Analysen mit Foto und Beschrieb sämtlicher Eingangssituationen in die Kernzone
- Fotodokumentation des Strassenraums und der Plätze
- Handbuch öffentlicher Raum (im Entwurf)
- Plan Vision lebendige Kernzone
- REK (pol. Gemeinde Elgg), Räumliches Entwicklungskonzept
- Parkierungsregime (politische Gemeinde Elgg)
- Projekt Kirchgasse (PP Würmli)
- Planungsrechtliche Grundlagen (BZO Elgg, ISOS, KOBI, etc.)
- Konzeptplan Unterflurcontainer

### Schritt 2: Erstellung Leitbild, Konkretisierung Plan „Vision“

- Vertiefung «Lebensader» (inkl. Zäsur in den Kantonstrassen)
- Aufwertung Lindenplatz (autofrei, kettenfrei), evtl. Standort Ersatzlinde bestimmen
- Aussenraum der Kirche miteinbeziehen
- Brunnenplätze aufwerten
- Aufwertung der Strassencafés
- Möblierung/ Ausstattung und Beleuchtung
- Kleine Tiefgaragen zur Entlastung der Kernzone
- Inklusion

### Schritt 3: Strategie zur Umsetzung der Massnahmen

- praktisches Umsetzungskonzept
- Etappierung und Priorisierung (Zeithorizont 10 Jahre)

## 1.4 Instrument „Leitbild“

Ein Leitbild umfasst einen Plan, in welchem der gewünschte Zielzustand in schematischer Form dargestellt wird (siehe Plan im Anhang). Neben der Verortung von zentralen konzeptionellen Inhalten oder wichtigen Gestaltungselementen (Bäume, Brunnen, Plätze etc.) werden anhand des Leitbildes die bearbeiteten Räume unterschiedlichen Raumtypen zugewiesen. Das Leitbild umschreibt die dazugehörigen Anforderungen an diese Raumtypen (siehe Kapitel 3 Leitbild).

Neben den konzeptionellen Inhalten umfasst das Leitbild einen Massnahmenkatalog, in welchem die Zuständigkeiten und die zeitliche Priorisierung festgehalten werden (siehe Kapitel 4).

Da der Bearbeitungsperimeter mit der Ober-/Vordergasse, Post-, Bahnhof-, Aadorferstrasse diverse Kantonstrassen und ein Ortsbild von nationaler Bedeutung umfasst, ist unter Führung der Gemeinde Elgg ein Leitbild unter Mitarbeit des Kantons Zürich erarbeitet worden. Das vorliegende Leitbild soll entsprechend eine gemeinsame Grundlage für die nachfolgenden Planungs/ Projektierungsschritte von Kanton und Gemeinde bilden.

## 1.5 Planungsprozess

### 1.5.1 Projektteam

Für die Erarbeitung des Leitbildes ist ein Projektteam zusammengestellt worden. Dieses umfasste die folgenden Personen:

- Ruth Büchi-Vögeli  
Gemeindepräsidentin
- Mirjam Lehmann  
Gemeinderätin Ressort Planung, Bau
- Daniel Hungerbühler  
Gemeinderat Ressort Bevölkerung und Sicherheit
- Andreas Zwicky  
Bereichsleiter Planung, Bau und Energie
- Sabine Stindt Rhiner  
Vertreterin Netzwerk Altstadt
- Rolf Anderes  
Vertreter Kirchpflege
- Ute Sakmann  
Kanton Zürich, ARE, Gebietsbetreuerin Ortsbild und Städtebau
- Maja Hubrig  
Kanton Zürich, TBA, Projektleiterin/Gebietsbetreuerin Projektentwicklung
- Christiane Dasen  
Kanton Zürich, AFM, Projektleiterin Gesamtmobilität

### 1.5.2 Sitzungen

Die Erarbeitung des Leitbildes erfolgte zwischen Herbst 2023 und Sommer 2024. Es fanden dabei vier Projektteamsitzungen statt. Die vier Besprechungen umfassten die folgenden Themenschwerpunkte:

#### 1. Projektteamsitzung, 29. November 2023

- gemeinsames Aufgabenverständnis / Vorgehen
- Erkenntnisse Altstadt-Analyse
- Lesart Siedlungsgefüge Gemeinde Elgg - grossräumige Zusammenhänge
- Grundstruktur Raumtypen / Organisation Zentrum

#### 2. Projektteamsitzung, 24. Januar 2024

- Bereinigungen Analyse
- Erkenntnisse Recherche Wasserlauf
- Raumtypen (Systematik, Aufgaben und Charakteristika)
- Zielsetzung für lebendiges Zentrum

#### 3. Projektteamsitzung, 27. März 2024

- Aufbau Bericht
- Grundzüge Verkehrskonzeption
- Entwurf räumliche Vertiefungen (Gestaltung/Materialisierung/Parkierung)

#### 4. Projektteamsitzung, 3. Juli 2024

- Entwurf Bericht Leitbild
- Vorschlag Massnahmenkatalog und Priorisierung

## 2 Analyse

### 2.1 Historische Entwicklung

#### 2.1.1 Historische Karte

Elgg ist eines der historischen Landstädte im Kanton Zürich. Es wird im Jahr 760 erstmals schriftlich erwähnt. Im Mittelalter erhält die Gemeinde das Stadtrecht und wird zu einem wichtigen Handelsort in der Region. Abbildung 3 zeigt die mittelalterliche Stadt zum Zeitpunkt um ca. 1850. Die Untergasse, welche im grossen Brand von 1876 zerstört wurde, ist in ihrer historischen Gestalt festgehalten.

Das Siedlungsgebiet beschränkt sich auf den Kern. Ausserhalb der Stadtmauern beginnt aber das Siedlungswachstum.

Die Poststrasse, als Nord-Süd-Achse, existiert zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Die drei Zugänge zum Städtchen sind die heutige Winterthurer-, Aadorfer-, und Schwimmbadstrasse. Kurz nach der Herausgabe dieser Karte wird die Eisenbahnstrecke von Winterthur nach Wil eröffnet. Der Bahnhof wird zu einem neuen Orientierungspunkt für die Siedlungsentwicklung werden.



Abbildung 3:  
Historische Karte ca. 1850

#### 2.1.2 Wasser im Landstädte

Wasser war bereits in der Geschichte Elggs immer ein wichtiges Element. Ein prägendes Element in den mittelalterlichen Gassen war ein Löschkanal, der aus dem Torweiher gespiesen wurde. Auch damals gab es in den Gassen diverse Brunnen, deren Zahl inzwischen gewachsen ist.

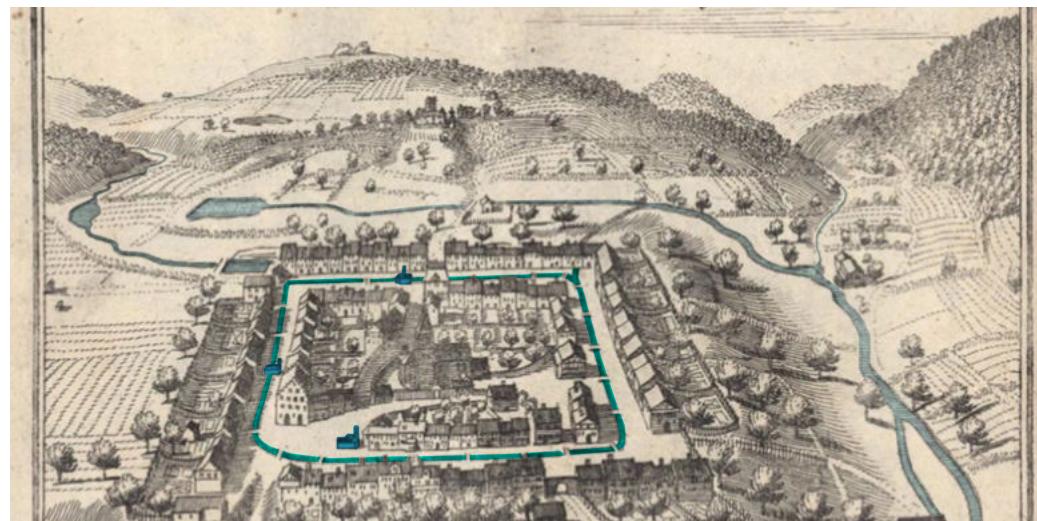


Abbildung 4:  
Merianstich Elgg mit hervorgehobenen Wasserelementen

### 2.1.3 Gebäudealter

Die ältesten Gebäude der Gemeinde befinden sich an den vier historischen Gassen. Viele von ihnen wurden bereits weit vor 1850 gebaut. Vereinzelt finden sich dazwischen neuere Bauten, welche aber ebenfalls bereits bis zu 100 Jahre alt sind. Durch den Grossbrand 1876 stammen die Gebäude an der Untergasse nicht mehr aus dem Mittelalter. Aber auch hier stehen viele Häuser, welche kurz nach dem Ereignis wieder aufgebaut wurden und deswegen ein hohes Alter aufweisen.

Ausserhalb der Stadtmauern sind weitere alte Gebäude zu finden. Die meisten der Häuser stammen aber aus den letzten 50 Jahren, in der das Siedlungsgebiet Elggs über die einstigen Stadtmauern hinaus, stark angewachsen ist.

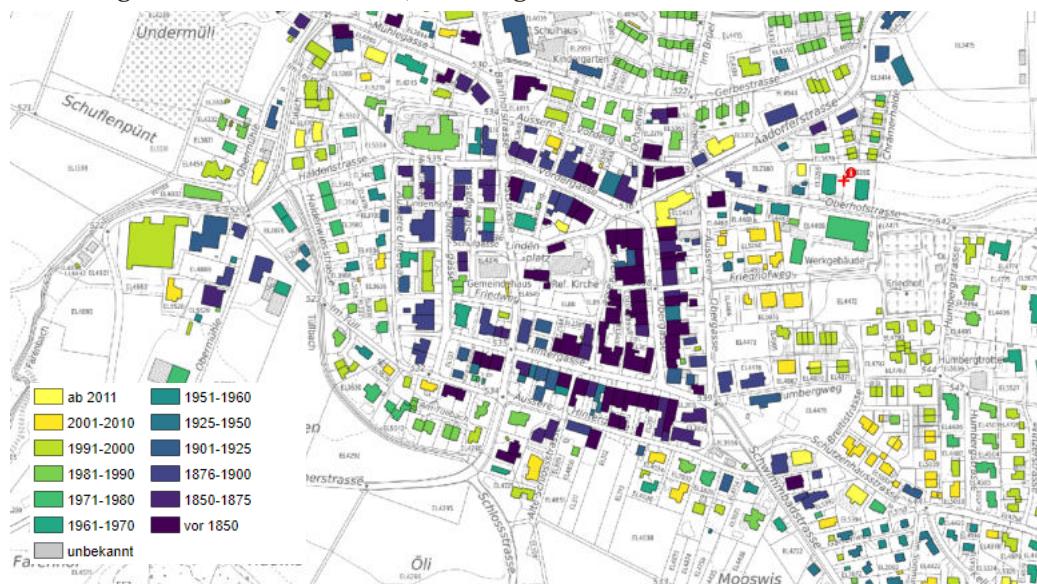


Abbildung 5:  
histotrische Struktur - Gebäudealter (maps.zh.ch)

#### 2.1.4 Ortsbildschutz

Die Kernzone von Elgg ist grösstenteils mit dem schutzwürdigen Ortsbild von überkommunaler Bedeutung deckungsgleich. Fast die gesamte Bebauung wird als prägend und/oder strukturbildend eingeschätzt. Daher sind auch die prägenden Firstrichtungen und die Fassaden, als „wichtige Begrenzungen von Strassen-, Platz-, und Freiräumen“ im Inventar aufgeführt. Weitere Elemente im Inventar sind die Brunnen, Einzelbäume und wichtige Freiräume. Hervorgehoben werden zudem die Vorder-, Ober- und Hintergasse sowie der Lindenplatz als ausgeprägte Platz- oder Strassenräume.



Abbildung 6:  
Inventarplan des kantonalen Ortsbildes

- Wichtige Begrenzungen von Strassen-, Platz- und Freiräumen
- ▲ Prägende Firstrichtungen
- Prägende oder strukturbildende Gebäude
- Wichtige Freiräume (innerhalb und angrenzend an die Siedlung)
- Ausgeprägte Platz- / Strassenräume

#### 2.1.5 Denkmalschutz

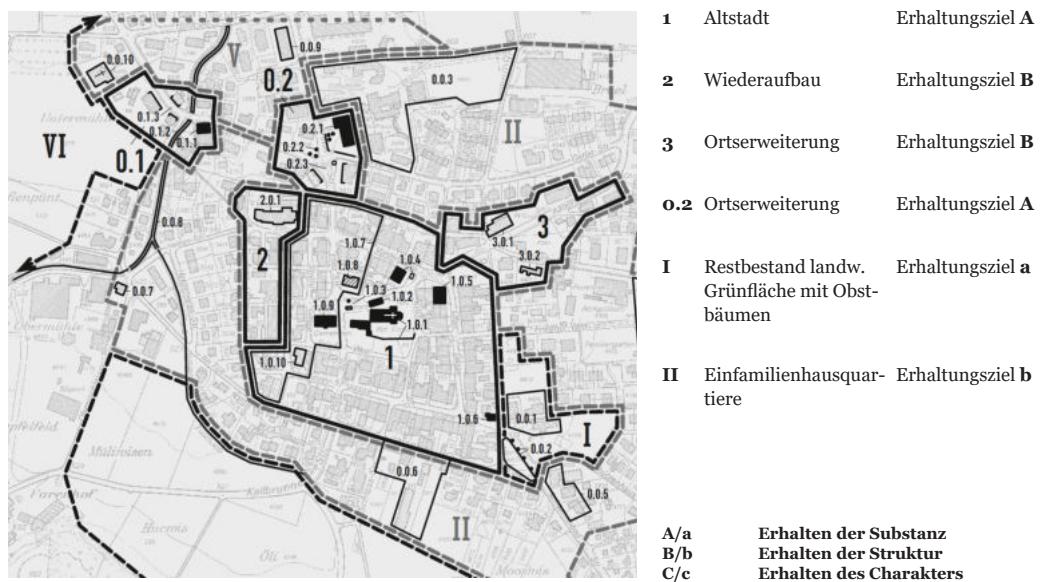
Einzelne Gebäude werden zudem im kantonalen Inventar für Denkmalschutzobjekte gesondert hervorgehoben. Von kantonaler Bedeutung sind zum Beispiel die reformierte Kirche und die Meise.



Abbildung 7:  
kantonale Denkmalschutzobjekte

### 2.1.6 ISOS

Im Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (kurz ISOS) wird ebenfalls auf die historische Qualität Elggs verwiesen. Die Altstadt erhält das Erhaltungsziel A und soll somit in ihrer Substanz erhalten werden. Dabei werden einzelne Strukturen wie die Kirche, die historischen Gasthäuser am Meisenplatz oder das alte Schulhaus gesondert vermerkt. Die Untergasse soll in ihrer Struktur erhalten werden.



## 2.2 Siedlung

### 2.2.1 Räumliche Lesung Elgg

Das Siedlungsgebiet Elggs ist seit der Mitte des letzten Jahrhunderts angewachsen. Mehrere Faktoren haben dazu geführt, dass die Entwicklung in unterschiedlichen Bereichen und auf unterschiedliche Weise stattfand.

Um die historische Altstadt haben sich Wohngebiete gebildet, welche sich Richtung Zentrum orientieren. Durch den Bau der Eisenbahnlinie hat sich, mit dem Bahnhof, ein aber neuer Orientierungspunkt für die Siedlungsentwicklung etabliert. Das Gebiet nördlich davon, Neu Elgg, entwickelte sich dadurch zum zweiten Wohnschwerpunkt der Gemeinde. Der Bahnhof selber wird primär funktional, als Verbindungspunkt Richtung Wil und Winterthur genutzt. Künftig wird die Bahnhofsumgebung aber ein Entwicklungsschwerpunkt werden.

Die Bahnhofstrasse verbindet die beiden Wohngebiete und bildet somit eine wichtige Achse zwischen dem moderneren und dem historischen Zentrum. Hier begannen sich grössere Nutzung wie Detailhändler, Gewerbe oder Schulen anzusiedeln. Dazwischen ist aber ebenfalls Wohnnutzung, oft in Form von Mehrfamilienhäusern, zu finden.

Neben der Eisenbahn ist die St. Galler Strasse die zweite regionale Verbindungsachse. Um die Anbindungen zu nutzen, hat sich zwischen diesen beiden Achsen ein Industriegebiet gebildet.

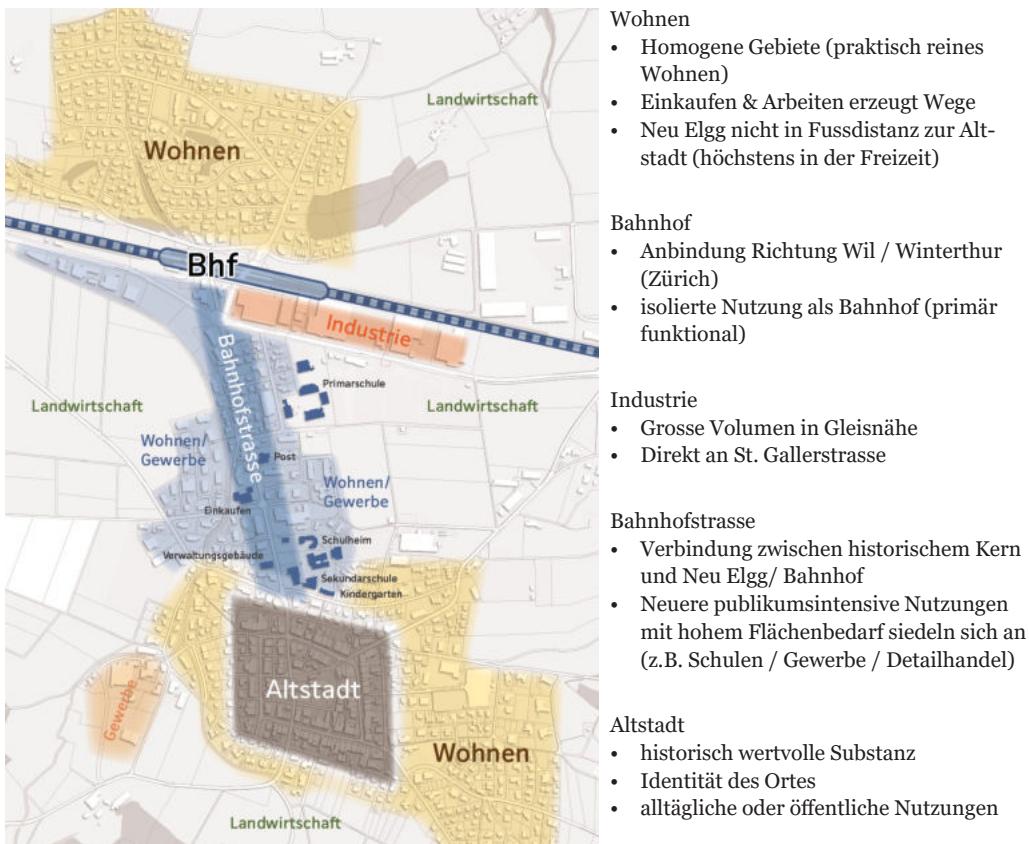


Abbildung 10:  
räumliche Lesung Elgg

## 2.2.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerungsstatistik des Kantons Zürich zeigt, dass die Altstadt Elggs relativ gleichmässig bewohnt ist. Entlang der historischen Gassen leben zwischen 40 und 80 Menschen pro Hektar. Bei den grösseren Häusern um den Meisenplatz ist diese Dichte etwas höher und im Bereich der Untergasse und der äusseren Untergasse liegt die Dichte etwas tiefer. An dieser Stelle wird eher in Einfamilienhäusern gewohnt.

Noch homogener ist die Beschäftigendichte, welche unter 100 Beschäftigten pro Hektar liegt. Einziger Ausreisser ist das Pflegezentrum an der Vordergasse mit etwas mehr Arbeitnehmenden.



Abbildung 11:  
Bevölkerungsstatistik Kanton ZH (maps.zh.ch): Bewohnde links /Beschäftigte rechts

## 2.3 Verkehr

### 2.3.1 Strassenklassierung

Die Nord-Süd-Achse bestehend aus Bahnhofstrasse, Poststrasse und Kollbrunnerstrasse ist eine Kantonsstrasse und teilt das Städtli aus verkehrlicher Sicht in zwei Hälften. Die östlichen Abschnitte der Vorder- und der Hintergasse sowie die Obergasse sind ebenfalls Kantonsstrassen.

Alle Kantonsstrassen im Perimeter sind als regionale Verbindungsstrassen klassiert. Die Anforderungen an Verbindungsstrassen (u.a. im Bezug auf Schwer- oder Landwirtschaftsverkehr) werden in der VSS-Norm 40 043 formuliert und werden für die Erarbeitung des Leitbilds berücksichtigt.

Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons verfügt die Poststrasse über einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 3400 Fahrzeugen pro Tag. Für die Vordergasse werden 2100 Fz/d errechnet. Die Ober- und Hintergasse haben laut Modell einen DTV von unter 1000 Fz/d.

Erreicht wird das Städtchen über die Bahnhofstrasse (DTV 2500 Fz/d), die Aadorferstrasse (DTV 1800 Fz/d), die Schwimmbadstrasse (DTV 1800 Fz/d) und die Kollbrunnerstrasse (DTV 3100 Fz/d). Da es sich um eine Modellrechnung handelt, bilden diese Zahlen aber nicht die volle Realität ab, sondern dienen eher dazu, einen groben Überblick zu erhalten. Bei Bedarf müssten sie erhoben werden. Das GVM zeigt aber auf, dass die Verkehrsbelastung im Ortskern eher moderat ist.

Von der Schwimmbadstrasse über die Oberg- und Vordergasse bis zur Bahnhofstrasse verläuft zudem eine Ausnahmetransportroute.



Abbildung 12:  
Übersicht Strassennetz

### 2.3.2 Öffentlicher Verkehr

Durch das Städtli führen 3 Buslinien (ZVV 680, 681, 682). Die Linien 680 und 681 fahren jeweils stündlich, ergeben aber durch die versetzten Abfahrtszeiten einen Halbstundentakt zwischen Bahnhof und Altstadt. Die Linie 682 verkehrt an den Wochenenden zu vier Abfahrtszeiten mit jeweils drei Stunden Abstand.

Mit dem Fahrplanwechsel 2025 werden die Haltestellen im Städtli neu angeordnet, und die Buslinien gebündelt. Mit der Verschiebung der Haltestellen soll der behindertengerechte Ausbau ermöglicht werden, welcher innerhalb des geschützten Ortskerns nicht möglich ist.

Alle drei Linien halten an der Haltestelle "Städtli" und fahren danach durch die Vordergasse Richtung Meisenplatz. Linie 681 bedient die Haltestelle "Obergasse", welche im Rahmen des BGK Aadorferstrasse vor den ehemaligen Löwen geschoben wird. Die beiden weiteren Linien fahren durch die Obergasse zur neuen Haltestelle "Torweiher" und von dort weiter Richtung Süden. .



Abbildung 13:  
Übersicht öffentlicher Verkehr (ab 2025)

### 2.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Zwei kantonale Wanderwege treffen sich im Städtchen. Der eine verläuft von West nach Ost auf der Vordergasse, der andere verläuft vom Knoten Vordergasse/ Poststrasse auf der Poststrasse Richtung Schloss.

Für den Veloverkehr wird eine kantonale Hauptroute vom Lindenplatz auf der Aadorferstrasse Richtung Osten angeboten. Ein weiterer ist auf der Bahnhofstrasse geplant. Richtung Süden verläuft ausserdem eine Freizeitroute auf der Kollbrunnerstrasse.



Abbildung 14:  
Übersicht Fuss- und Veloverkehr

## 2.4 Umwelt

### 2.4.1 Hitzebelastung Strassenraum

Der Strassenraum im Städtchen ist teils stark hitzebelastet. Insbesondere im Bereich um den Meisenplatz, indem es grosse, zusammenhängende Asphaltflächen gibt, können Temperaturen bis 40° C auftreten. Durch die meist versiegelten Vorzonen und geschlossene Bauweise in der Vorder- und Obergasse sind auch diese sehr stark von Hitze belastet. In der Untergasse kann der Wind zwischen den Häusern durchwehen und der Bereich vor den Häusern ist oft begrünt. Die Hitzebelastung in diesem Abschnitt ist eher mässig. Ebenfalls mässig ist die Belastung in der Grünanlage um die Kirche.

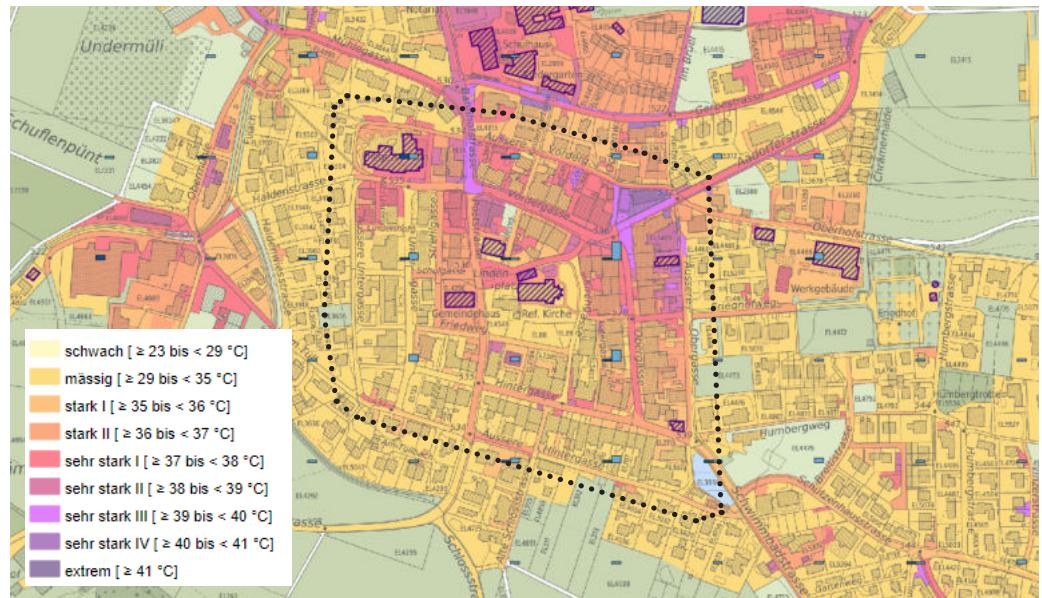


Abbildung 15:  
Hitzebelastung im Strassenraum (maps.  
zh.ch)

### 3 Leitbild

Unter Kapitel 3 ist das erarbeitete Leitbild Altstadt Elgg mit seiner Zielsetzung und seinen konzeptionellen Grundzügen erläutert. Zentraler Bestandteil stellen die sieben Raumtypen dar. Deren Systematik sowie die damit verbundenen Anforderungen (bezüglich Funktion und Gestaltung) sind nachfolgend unter 3.3 Raumtypen Städtli-Ring, 3.4 Raumtypen äusserer Ring und 3.5 Raumtypen innerer Ring erläutert. Verortet wurden die Raumtypen anhand des Leitbildplanes. Er ist als A3 im Anhang zu finden.



Abbildung 16:  
Ausschnitt Leitbildplan

### 3.1 Zielsetzung

#### 3.1.1 Lebendiges Zentrum



Abbildung 17:  
Ausschnitt Leitbildplan

Ziel des Leitbildes ist es, die Voraussetzungen für eine lebendige und belebte Altstadt zu schaffen. Dies soll einerseits durch eine massgebliche Aufwertung der Freiräume erreicht werden, mit welcher insbesondere die Aufenthaltsqualität und die gestalterische Qualität erhöht werden. Andererseits sind optimale Voraussetzungen für das ansässige lokale Gewerbe (Handwerksbetriebe, Dienstleistung, Detailhandel, Gastronomie, etc.) zu schaffen und diese mit neuen belebenden Nutzungen zu bereichern. Weitere Impulse zur Belebung der Altstadt werden durch öffentliche und institutionelle Nutzungen ermöglicht. Sie bilden Treffpunkte, Alltagsorte und bringen die Bevölkerung mit Veranstaltungen zusammen. Eine lebendige Altstadt bedingt somit das Zusammenspiel unterschiedlicher Akteur\*innen. Der Freiraum kann dazu eine verbindende Rolle einnehmen.

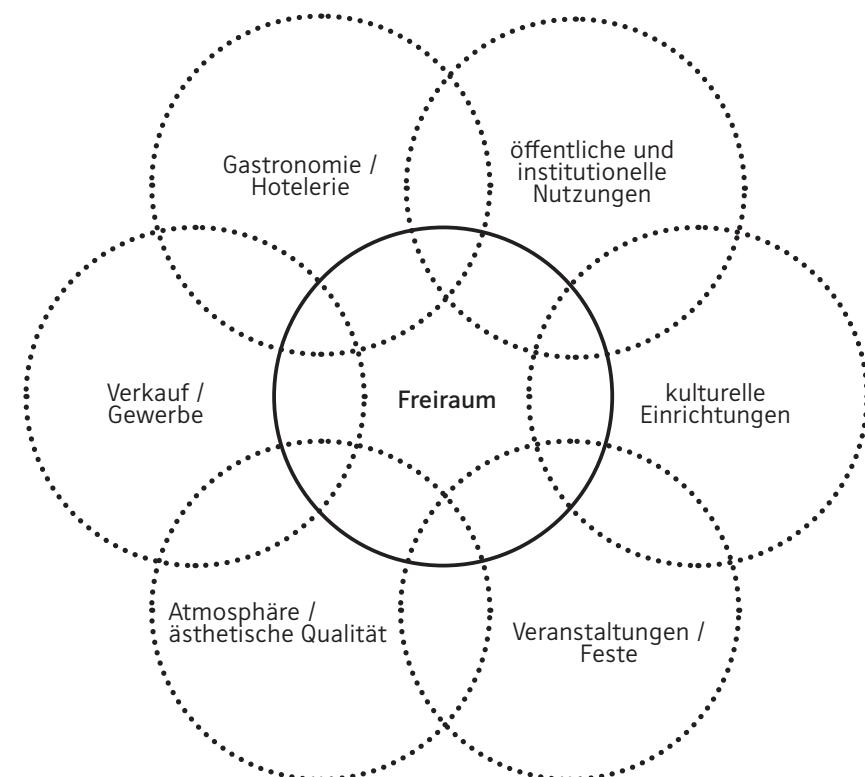


Abbildung 18:  
Bestandteile einer belebten Altstadt

### 3.1.2 Hohe Baukultur

Das Ortsbild der Elgger Altstadt ist einzigartig und entsprechend als Ortsbild von nationaler Bedeutung eingestuft worden. Dies setzt an die weitere Entwicklung der Altstadt hohe Anforderungen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, ist durch alle in der Elgger Altstadt aktiven Akteur\*innen in ihrem Handeln (Planen, Bauen, etc.) eine hohe Baukultur anzustreben. Eine hohe Baukultur kann erreicht werden, indem in Anlehnung an die „Erklärung von Davos“ (Bundesamt für Kultur, 2018) die folgenden acht Leitsätze berücksichtigt werden:

- **Verwaltung:** Es wird ein enger Dialog zwischen Bevölkerung, privatem Sektor, NGO, Regierung und Verwaltung gefördert. Der Elgger Bevölkerung werden Informationen zugänglich gemacht und alle Beteiligten können über die Sachverhalte mitentscheiden. Damit wird die Identifikation der Menschen mit ihrem Raum und ein gemeinschaftliches Verantwortungsbewusstsein gestärkt.
- **Funktionalität:** Die Elgger Altstadt ermöglicht den einfachen Zugang zu öffentlichen, kommerziellen und kulturellen Dienstleistungen. Die Bedürfnisse unterschiedlicher Menschengruppen werden berücksichtigt. Die Altstadt wird anpassungsfähig gegenüber Veränderungen (z.B. Bevölkerungsentwicklung, Klimawandel, veränderte Mobilitätsbedürfnisse wie Fuss- und Veloverkehr) ausgestaltet und dadurch langlebig.
- **Umwelt:** Hochwertige Grün- und Freiräume erhöhen die Aufenthalts- und Umgebungsqualität. Die verringerte Flächenversiegelung vernetzt die Freiräume, senkt die Hitzebelastung und ermöglicht eine vielfältigere Nutzung der Räume. Der qualitätsvolle Baubestand Elggs wird sorgfältig erneuert, aufgewertet und umgenutzt.
- **Wirtschaft:** Durch die Verwendung von lokalen und langlebigen Materialien/Resourcen entstehen keine zusätzlichen Kosten, sondern ein Mehrwert, der sich langfristig erhöht. Langlebige Bauweisen halten die Baukosten vernünftig niedrig und erhöhen die Erschwinglichkeit des Ortes. Die Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Dynamik ist dabei von entscheidender Bedeutung für die Qualität der Altstadt und die Implementierung einer hohen Baukultur.
- **Vielfalt:** Elgg berücksichtigt in seiner Entwicklung die Bedürfnisse einer Vielzahl von Nutzergruppen und sorgt dadurch für eine wirtschaftliche und soziale Durchmischung an Wohn-, Arbeits-, und Freizeitorten. Die geteilte, gleichberechtigte Nutzung der Orte sorgt für eine gemeinschaftliche Wahrnehmung und Identifikation mit dem Landstädtchen.
- **Kontext:** Die Geschichte und Umgebung Elggs wird in die Entwicklung miteinbezogen. Jeder Eingriff, egal auf welchem Massstab, wird mit Sorgfalt und Verständnis für den örtlichen und kulturhistorischen Kontext vorgenommen. So wird die Identität Elggs gefördert und bewahrt.
- **Eigenheiten des Ortes:** Elgg ist und bleibt ein Ort und eine Gemeinschaft, zu der die Menschen einen besonderen Bezug haben und auf den sie stolz sind. Mit einer sorgfältigen Entwicklung und einem offenen Ohr für die Bevölkerung wird diese sensible Verbindung mit dem Ort aufrecht erhalten.
- **Schönheit:** Elgg kümmert sich um eine ästhetisch anspruchsvolle und dem Ortsbild angemessene Weiterentwicklung. Da Schönheit individuell ist, werden dazu lebhafte Debatten auf unterschiedlichen Ebenen, mit Fachleuten und Laien geführt und es wird berücksichtigt, was den Menschen die vor Ort leben gefällt. Schönheit darf nicht bloss als zusätzlicher Kostenpunkt sondern als kultureller Wert wahrgenommen werden.

## 3.2 Konzeption

### 3.2.1 Leseart: Elgger Ringe

Charakteristisch für Elgg ist der „Städli-Ring“, der sich aus den vier historischen Gassen Ober-, Unter-, Vorder und Hintergasse ergibt. In den Abschnitten, in denen die historische Bebauung erhalten ist, bilden die Häuser geschlossene Fassaden, welche den Raum klar fassen. Hier befinden sich die Nutzungen, welche die Altstadt massgebend beleben und für den Alltag der Bewohner\*innen wichtig sind. Der Ring stellt, zusammen mit der Poststrasse, zudem das Rückgrat der Mobilität im Städtli dar.

Der „Städli-Ring“ ist am deutlichsten erkennbar und Teil der Elgger Identität. Mit dem Wachstum und der Entwicklung Elggs haben sich zwei weitere Ringe herausgebildet, welche jeweils eigene Charakteristiken aufweisen:

- Die vier äusseren Gassen bilden den „äusseren Ring“. Hier findet sich primär Wohnen. Die Vorgärten der Wohnhäuser bringen Grünelemente an den schmalen Strassenraum. Die Strassen dienen der Erschliessung und sind nicht durchgehend befahrbar. Dadurch ergibt sich im Strassenraum ein ruhiges Klima.
- Der innere Ring, mit der reformierten Kirche im Zentrum, besteht aus Freiräumen mit unterschiedlichen Funktionen. Er dient als Erholungsraum im Landstädtchen. Der innere Ring bildet die grüne Mitte der Altstadt.

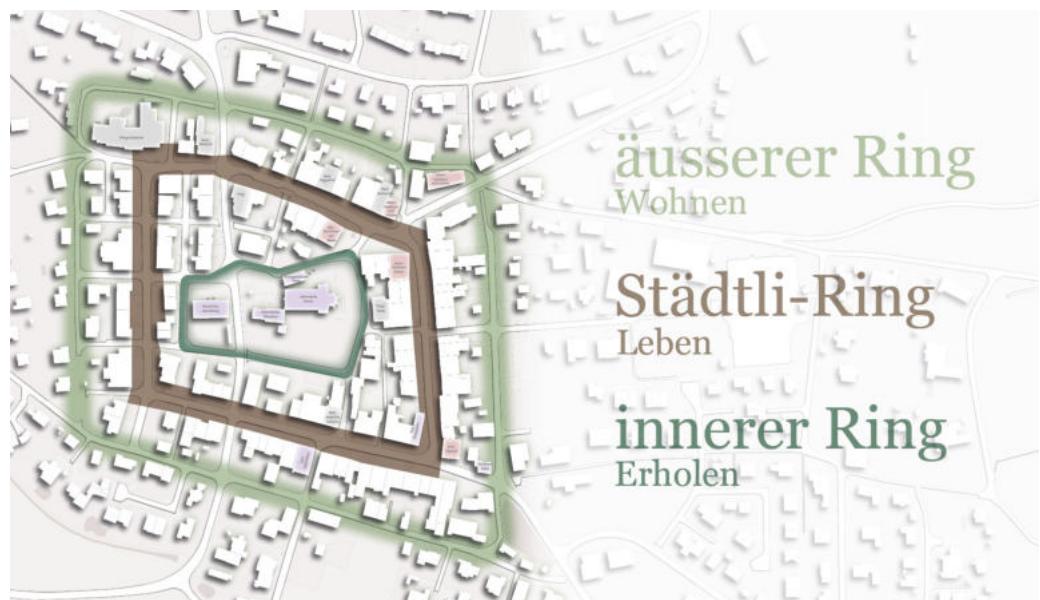
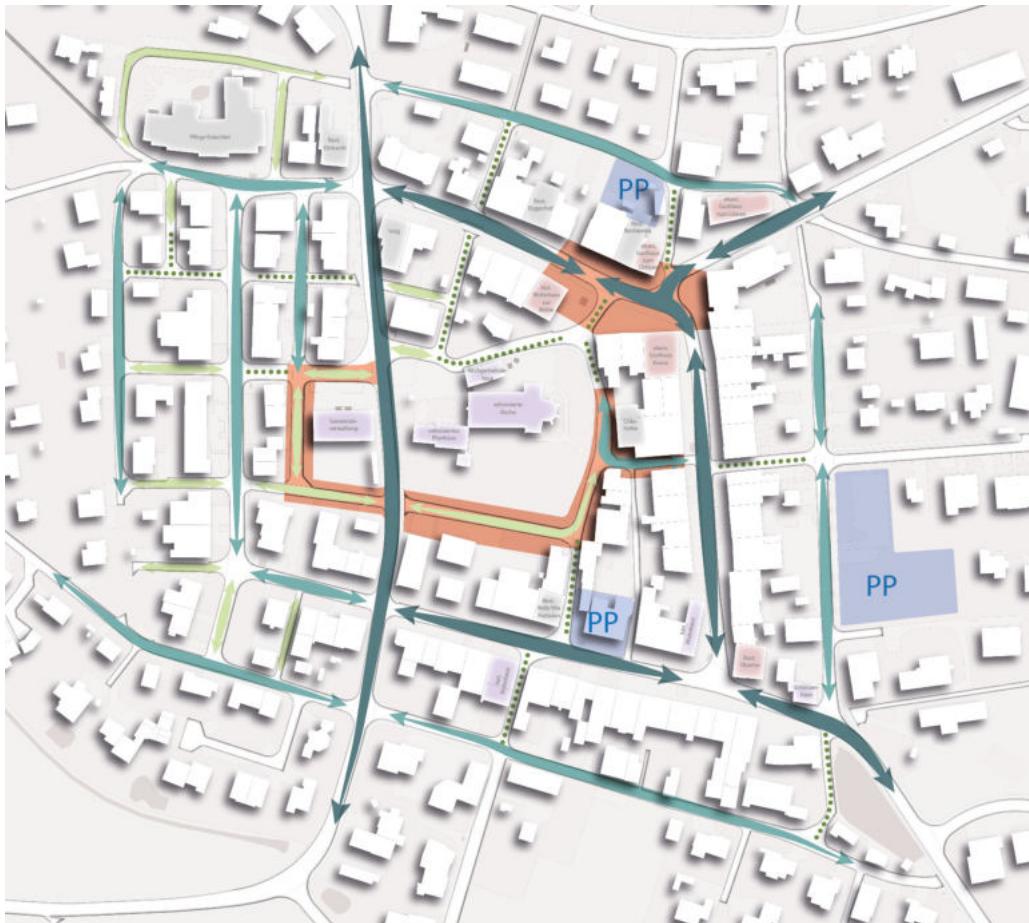


Abbildung 19:  
Elgger Ringe

### 3.2.2 Verkehrskonzept



- ↔ Verkehrliches Rückgrat  
(Sammeln, Verbinden, Erschliessen, Durchleiten)
- ↔ Quartierstrassen  
(Verbinden, Erschliessen)
- ↔ Zufahrten  
(Erschliessen)
- Fuss-/ Veloverbindungen  
(für MIV gesperrt)
- Begegnungszone Tempo 20

Abbildung 20:  
Verkehrskonzept

## Verkehrliche Funktionen

Zusammen mit dem Leitbild sind Grundzüge eines Verkehrskonzeptes erarbeitet worden, auf welchen die nachfolgenden erläuterten Raumtypen aufbauen. Dabei wurde erklärt, welche Räume welche verkehrliche Funktionen erfüllen sollen. Es können festgehalten werden:

### – Verkehrliches Rückgrat

Mit der Bahnhofstrasse, der Kollbrunnenstrasse, der Schwimmbadstrasse und der Aadorferstrasse kann aus vier Richtungen in die Altstadt gefahren werden. Da sich die Strassen nicht in einem zentralen Knoten treffen, verteilt sich der Verkehr auf mehrere Strassen. Der Verkehr soll im Kern auch zukünftig auf den bestehenden Kantonsstrassen (Post-, Bahnhofstrasse, Vorder-, Ober- und Hintergasse) gebündelt/gesammelt werden (siehe Abbildung 20, verkehrliches Rückgrat, dunkelblau).

### - Quartierstrassen

Ergänzt werden die Hauptachsen durch die Quartierstrassen (Abbildung 20, hellblau). Diese erschliessen die Quartiere und führen deren Verkehr auf das verkehrliche Rückgrat.

### - Zufahrten

In den Quartieren gibt es Strassenabschnitte, welche nur für die unmittelbare Erschliessung der anstossenden Nutzungen dienen. Entsprechend sollen diese Zufahrten nicht zum Durchfahren benutzt werden (Abbildung 20, grün).

### - Wege

Im Landstädtchen gibt es weitere Wege, welche für die Sicherstellung der MIV-Erschliessung nicht zwingend erforderlich sind und im Sinne der Verkehrsberuhigung in der Altstadt potentiell gesperrt werden könnten (Abbildung 20, gepunktet). Die Zufahrt zu anschliessenden Grundstücken ist dabei weiterhin zu gewährleisten.

## Verkehrsberuhigung

Die Altstadt ist heute bereits eine Tempo-30-Zone. Sie beginnt in den Zufahrten zum Kern und beinhaltet somit alle Strassen bis und mit äusserer Ring. An diesem Regime soll festgehalten werden. Um die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des inneren Rings erhöhen und mit der angedachten Freiraumgestaltung abstimmen zu können, soll die Tempo-30-Zone mit punktuellen Begegnungszonen ergänzt werden (Novum für Kanton Zürich). So kann insbesondere eine gesamtheitliche Gestaltung von Fassade zu Fassade ermöglicht werden und gestalterisch angemessen auf das spezielle Ortsbild (nationale Bedeutung) reagiert werden.

In Begegnungszonen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h, der Fussverkehr geniesst gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer\*innen Vortritt und das Abstellen von Fahrzeugen ist nur an entsprechend gekennzeichneten Stellen (ausgewiesene Parkfelder) erlaubt. Die Verkehrskonzeption des Leitbildes sieht Begegnungszonen in den Bereichen:

- Meisenplatz (inkl. Abschnitte Vorder-, Obergasse und Aadorfstrasse)
- Lindenplatz (inkl. Poststrasse und Schulgasse)
- grüne Mitte (Friedweg und Kirchgasse)

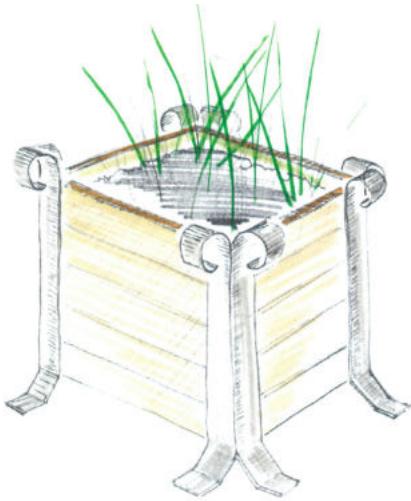


Abbildung 21:  
Referenzen Begegnungszonen

Neben den Begegnungszonen kann durch punktuelle Sperrungen eine weitere Verkehrsberuhigung erreicht werden. Die gemäss Konzeption dafür bezeichneten Wege bieten dabei auch freiräumliches Aufwertungspotenzial. So könnten die entsprechenden Abschnitte mit einer Sperrung entsiegelt und mit sickerfähigen Belägen ausgestaltet werden. Damit könnte ein Beitrag zur Hitzeminderung im Städtli geleistet werden.

Das Leitbild schlägt Sperrungen mit beweglichem Mobiliar vor (z.B. Pflanzentröge, Sitzmöglichkeiten, Pfosten etc.). So sollen die Sperrungen in Ausnahmefällen (z.B. Feuerwehr, Krankenwagen, Strassenfeste, Zu-/Wegfahrt Zügel etc.) auch zeitweise wieder aufgehoben werden können. Sickerfähige Oberflächen sind entsprechend befahrbar auszugestalten (z.B. Chaussierungen).

Blumenkiste



Pfosten



Sitzelemente



Pflanzelemente



Abbildung 22:  
Referenzen Begegnungszonen

## Parkierung

Für die in der Altstadt befindlichen Gewerbe- und Verkaufsnutzungen soll auch zukünftig ein Angebot an Kurzzeitparkfeldern sowie Güterumschlagflächen zur Verfügung gestellt werden (z.B. über strassenbegleitende Längsparkfelder). Dabei sind mögliche Bewirtschaftungsformen (zeitliche Beschränkungen, Gebühren etc.) im Rahmen eines nachfolgenden Parkierungskonzeptes vertieft zu prüfen.

In den Grundzügen soll eine Verflüssigung des Parkraumangebotes angestrebt werden. Am Meisenplatz, dem Lindenplatz und um die „grüne Mitte“ der Altstadt, also den Orten, an welchen grosses freiräumliches Aufwertungspotenzial besteht, strebt das Leitbild einen Abbau an Langzeitparkfeldern an. Diese sollen in umliegende Sammelparkieranlagen verschoben und dadurch Flächen für Gestaltung und Aufenthalt freigespielt werden.

In den drei Teilräumen (Meisen-, Lindenplatz, grüne Mitte) werden heute rund 70 Parkfelder angeboten. Durch die angestrebte Umgestaltung der Räume können weiterhin rund 32 Parkfelder angeboten werden. Rund 38 Parkfelder müssen somit in Sammelparkieranlagen umgelagert werden. Für diese Sammelparkieranlagen sind drei Standorte vorgesehen. Am Ochsenweg wurde bereits ein Konzept erarbeitet, welches Platz für 20 Fahrzeuge bieten kann. Durch seine Nähe zum Meisenplatz sollen insbesondere die dortigen Parkfelder in diese neue Anlage verschoben werden. Eine zweite Anlage soll beim Friedhofweg erstellt werden. Dort besteht bereits ein oberirdischer Parkplatz mit ca. 24 Abstellplätzen. Mit einer baulichen Entwicklung der Parzellen EL4473 und EL4469 soll eine Tiefgarage entstehen, in welcher rund 70 Parkfelder untergebracht/verschoben werden können. Auf der Parzelle an der Hintergasse, wo sich im April 24 ein Brandfall ereignete, ist bei der Neuentwicklung ebenfalls eine Tiefgarage geplant. Die Grösse der Anlage ist noch nicht bekannt.



Abbildung 23:  
Verlagerungen Parkierung

Die Plausibilität einer Sammelparkieranlage auf den Grundstücken EL4473 und EL4469 wurde im Rahmen des Leitbildes untersucht. Anhand der aufgezeigten Skizze (siehe unten), können in einer eingeschossigen Tiefgarage bis zu 90 Parkfelder untergebracht werden. Für die Erstellung von Kellerabteilen und für statische Elemente (Stützen) sind davon rund 20 Parkfelder abzuziehen. Zudem müssen Parkfelder für den Eigenbedarf (darüberliegende Wohnungen) reserviert werden. Daraus resultiert ein Potenzial für öffentliche Parkfelder (Umlagerung aus Altstadt) von rund 30 Parkfeldern. Zusammen mit der Sammelparkieranlage Bärenhof können für die gemäss Leitbild angestrebte Umlagerung von rund 38 Parkfeldern somit ausreichende neue Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

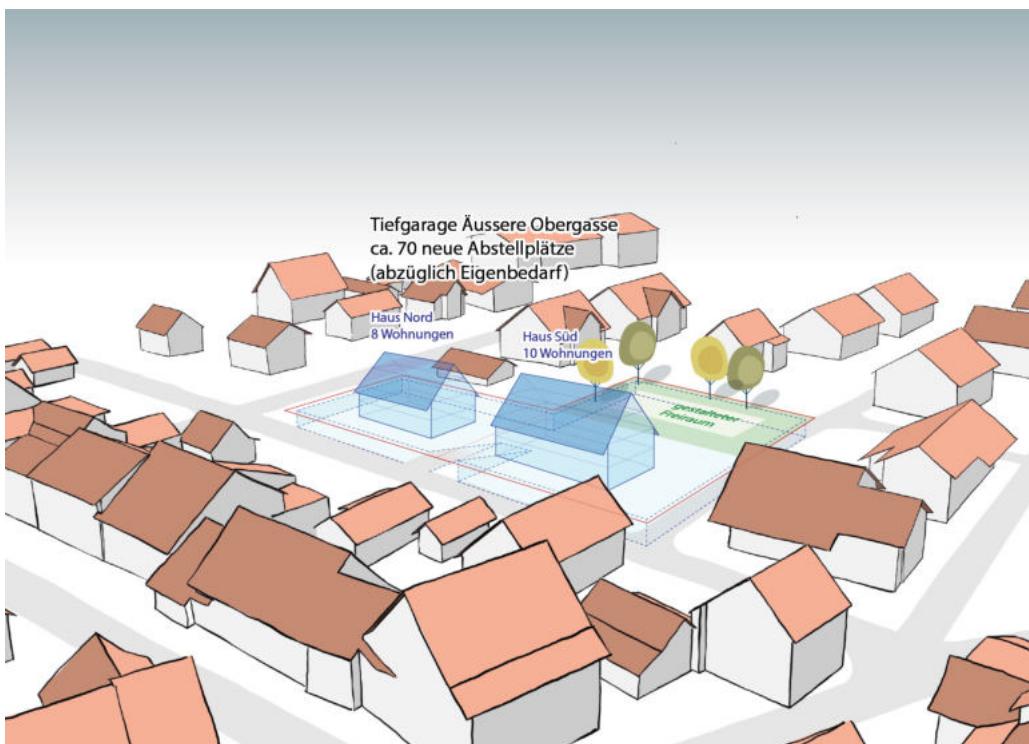


Abbildung 24:  
Bebauungsskizze



Abbildung 25:  
geometrische Grobprüfung Tiefgarage

Die vorgeschlagene Bebauungsskizze orientiert sich an der entlang der Ringe vorfindlichen Bebauungstypologie. Es sind entsprechend zwei-geschossige Bauvolumen mit einem von Norden nach Süden ausgerichteten Satteldach vorgesehen. Da die Bebauung an einem äusseren Ring liegt, ist eine offene Bebauung aus zwei Bauvolumen vorgesehen worden. In diesen beiden Bauvolumen können gesamthaft ca. 18 Wohnungen untergebracht werden. Die Machbarkeit von Wohnungen ist in einem nachfolgenden Planungsschritt (architektonische Machbarkeitsstudie) weiter zu vertiefen.

Die beiden Grundstücke sind heute unterschiedlichen Kernzonen (K2 resp. K3) mit unterschiedlichen Ausnützungsziffern und zulässigen Geschossen zugewiesen. Um eine einheitliche Bebauung der beiden Parzellen erreichen und das vorliegende bauliche Innenverdichtungspotenzial haushälterisch nutzen zu können, sollte im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Angleichung der Kernzonen in diesem Bereich geprüft werden.

### 3.2.3 Gestaltungskonzept

#### Materialisierung und Begrünung

Das Leitbild strebt eine belebte und attraktive Elgger Altstadt an. Eine zentrale Rolle nehmen dabei die Freiräume ein. Diese sollen umgestaltet und bezüglich freiräumlicher und gestalterischer Qualität aufgewertet werden. Die Einordnung der Elgger Altstadt als Ortsbild von nationaler Bedeutung stellt dazu entsprechend hohe Anforderungen. Diesen Anforderungen soll mit einer Gestaltung begegnet werden, welche...

- ästhetisch hochwertig ist und dies mit Funktionalität kombiniert.
- welche die Einzigartigkeit des Ortsbildes unterstützen, sich in die bestehende Bebauung einfügt, ästhetisch ergänzt und sich bei Bedarf dem Ortsbild unterordnet.
- die Ablesbarkeit der definierten Ringe (innerer, äusserer Ring, Städli-Ring), Plätze (Meisen-/Lindenplatz/Brunnenplätze) und Achsen (z.B. Friedhofweg) vereinfacht und dadurch die Orientierung verbessert.
- die Materialisierungen nach einheitlichen Regeln anwendet, dadurch ein ruhiges Erscheinungsbild sicherstellt und die Wiedererkennbarkeit/Identifikation der Räume verbessert.
- so weit möglich einheimische Materialien und Pflanzenarten verwendet.

Wie in der Analyse aufgezeigt, finden sich in der Elgger Altstadt Räume mit sehr starker Hitzebelastung (insb. Bahnhofstrasse, Vordergasse, Meisen- und Lindenplatz). Da es sich dabei um stark frequentierte Räume handelt, schränkt dies an sommerlichen Tagen die Aufenthaltsqualität in der Elgger Altstadt stark ein. Um diesbezüglich eine Aufwertung ermöglichen zu können, sollen die Freiräume der Elgger Altstadt als Schwammstadt ausgestaltet werden.

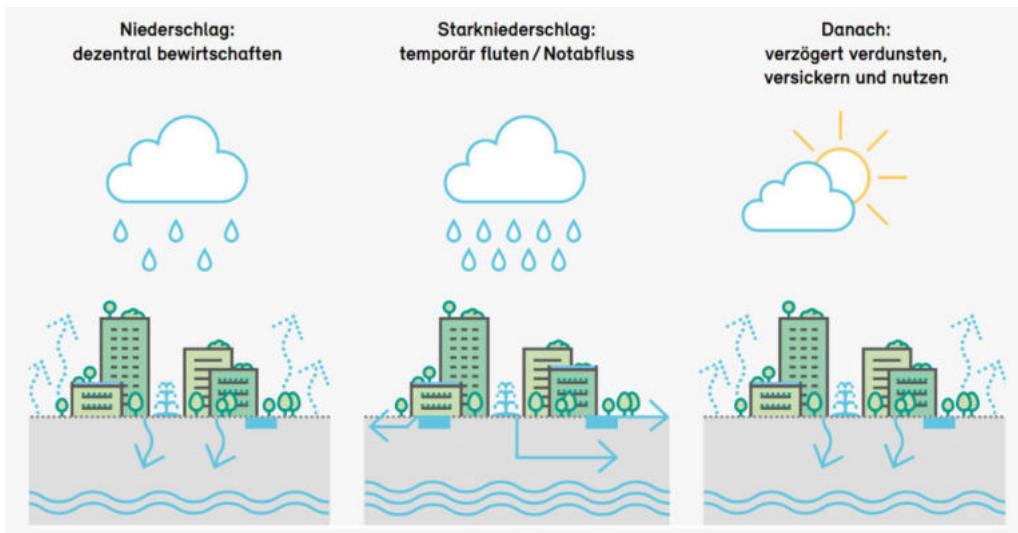


Abbildung 26:  
Schema Schwammstadt, BAFU

Die Umsetzung einer Schwammstadt bedingt bei der Gestaltung der Freiräume das Berücksichtigen der folgenden Prinzipien:

- Entsiegelung der Oberflächen

Sickerfähige Beläge und Oberflächen kommen überall dort zum Einsatz, wo kein rollender Verkehr stattfindet bzw. dies technisch möglich ist. Wo Beläge vorgesehen werden, sind diese soweit möglich auszusanden oder zu begrünen.

- Begrünung und Beschattung

Strassen, Gehbereiche und Aufenthaltsflächen sind weitgehend zu beschatten. Dazu sind insbesondere Bäume zu setzen und ein massgebliches Grünvolumen im öffentlichen Raum sicherzustellen.

- aktives Wassermanagement

Anfallendes Meteorwasser wird nicht mehr in die Kanalisation abgeleitet, sondern soweit möglich vor Ort gesammelt (z.B. in Baumgruben, separaten Retentionsflächen) und zur Verdunstung oder Versickerung gebracht. Das so gespeicherte Wasser sorgt im Sommer für ein angenehmeres Mikroklima und kann einen Beitrag leisten, dass Pflanzen/Bäume im Hochsommer nicht an Wassermangel leiden.

## Element Wasser

Wasser war, wie im Rahmen der Analyse aufgezeigt, in der Geschichte Elggs immer ein wichtiges Element (Löschkanal, Brunnen). Daran soll mit dem Wassermanagement angeknüpft werden und der Löschkanal als verbindendes Element des Städtli-Rings reaktiviert werden. Daneben sollen die Brunnen und ihre Umgebung stärker inszeniert und in ihrer Funktion als Treffpunkte gestärkt werden.

Der einstige Löschkanal soll gestalterisch, als strassenmittiges Band aus Naturstein, wieder zum Vorschein treten. Es ist vorgesehen, die Rinne für die Strassenentwässerung (Sammeln Wasser, Zuführen Wasser zu Retentionsflächen etc.) zu nutzen. Die technische Machbarkeit ist aber im Rahmen des BGK bzw. Vorprojekt zu prüfen. Die Brunnen am Städtli-Ring sollen mit einer Platzgestaltung (Gestaltung, Möblierung, Begrünung) versehen werden. Dadurch entstehen Treffpunkte, welche den Bewohner\*innen den Zugang zu den Brunnen, deren Benutzung bzw. generell den Aufenthalt im Bereich der Brunnen ermöglichen soll.



Abbildung 27:  
Übersicht Wasser im Landstädtchen

### 3.2.4 Systematik Raumtypen

An die Freiräume der Elgger Altstadt werden unterschiedliche Anforderungen und Aufgaben gestellt. Um diese festhalten, ordnen und im Rahmen des Leitbildes verorten zu können, sind sieben Raumtypen definiert worden.

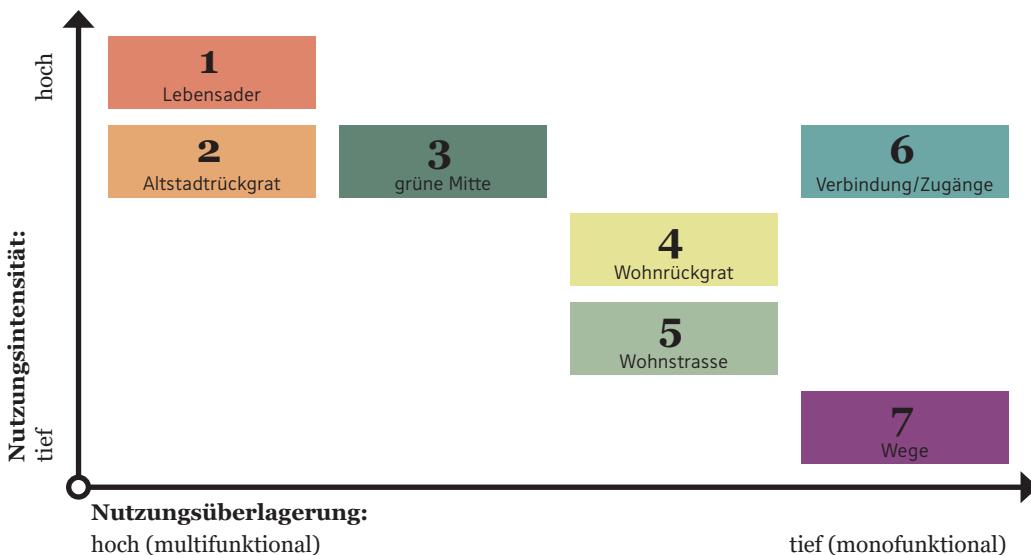
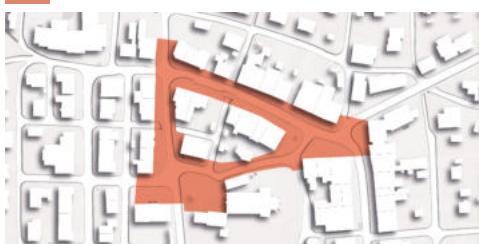


Abbildung 28:  
Schematik Altstadt-Raumtypen

Die Raumtypen gliedern sich in unterschiedliche Formen der Nutzungsintensität und Nutzungsüberlagerung. Räume mit einem hohen Ausmass an Nutzungsüberlagerungen dienen dabei mehreren Zwecken/Nutzungen gleichzeitig. Es handelt sich entsprechend um multifunktionale Räume. Ein tiefes Ausmass an Nutzungsüberlagerungen führt zu monofunktionalen Räumen, welche einem einzigen oder einer sehr überschaubaren Anzahl an Funktionen dient.

Daneben wurde unterschieden, wie stark die Räume genutzt werden. Eine hohe Nutzungsintensität führt tendenziell zu einem belebten und viel begangenen Raum, während ein Raum mit tiefer Nutzungsintensität eher ruhig und von einer überschaubaren Anzahl Personen genutzt wird. Grundsätzlich umfassen Räume mit einer hohen Nutzungsintensität und einem hohen Mass an Nutzungsüberlagerungen somit zentral gelegene Räume mit hohem Öffentlichkeitsgrad, während umgekehrt Räume mit tiefer Nutzungsintensität und Nutzungsüberlagerung eher quartierbezogene Abschnitte der Elgger Altstadt mit tieferem Öffentlichkeitsgrad umfassen. Die Raumtypen sind nachfolgend in den Kapiteln 3.3.1 Lebensader bis 3.5.1 grüne Mitte erläutert. Sie umfassen die folgende Grundcharakteristika:

#### 1. Lebensader



Umfasst mit der Vordergasse, der Poststrasse sowie dem Meisen- und Lindenplatz die Räume mit dem höchsten Öffentlichkeitsgrad. Hier finden sich neben Plätzen zahlreiche publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und anderweitige Nutzungen, welche für den Alltag der Bewohner\*innen wichtig sind.

## 2, Altstadtrückgrat



Das Altstadtrückgrat ergänzt die Lebensader und weist ebenfalls einen hohen Grad an Öffentlichkeit auf. Hier findet sich eine Mischung aus Wohnen und punktuellen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen. Das Altstadtrückgrat ist Bestandteil des Städtli-Rings und gestalterisch darin eingebunden.

## 3, grüne Mitte



Die grüne Mitte umfasst für die Freiraumversorgung der Altstadt zentrale Räume. Diese sind teilweise öffentlich, teilweise privat genutzt. Sie erlauben unterschiedliche passive und aktive Nutzungen (Spielen, Bewirtschaftung Garten, Kontemplation etc.) sowie Rückzugsräume für die Erholung.

## 4, Wohnrückgrat



Das Wohnrückgrat umfasst den westlichen, primär durch Wohnen geprägten Teil des Städtli-Rings. Durch seine Lage und die damit verbundene gestalterische Einbindung in den übrigen Ring weist er einen gewissen Öffentlichkeitsgrad auf und verfügt über Treffpunkte mit Quartierbezug (Brunnenplätze).

## 5, Wohnstrasse



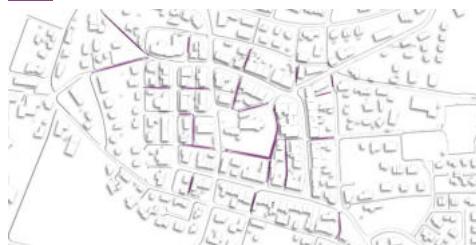
Die Wohnstrassen sind Bestandteil der direkten Wohnumgebung und dienen etwa als Spiel- und Aufenthaltsräume. Sie weisen entsprechend einen bedingten Öffentlichkeitsgrad, dafür aber einen grossen Quartierbezug auf. Entlang der Wohnstrasse finden sich grundsätzlich Wohnnutzungen.

## 6, Verbindung/Zugänge



Die Räume werden stark durch ihre verkehrliche Funktion geprägt. Sie stellen primär monofunktionale Durchgangsräume dar. Aufgrund ihrer Bedeutung (Kantonsstrassen, wichtige Zugänge zur Altstadt) weisen sie jedoch einen erhöhten Öffentlichkeitsgrad auf und werden regelmässig frequentiert.

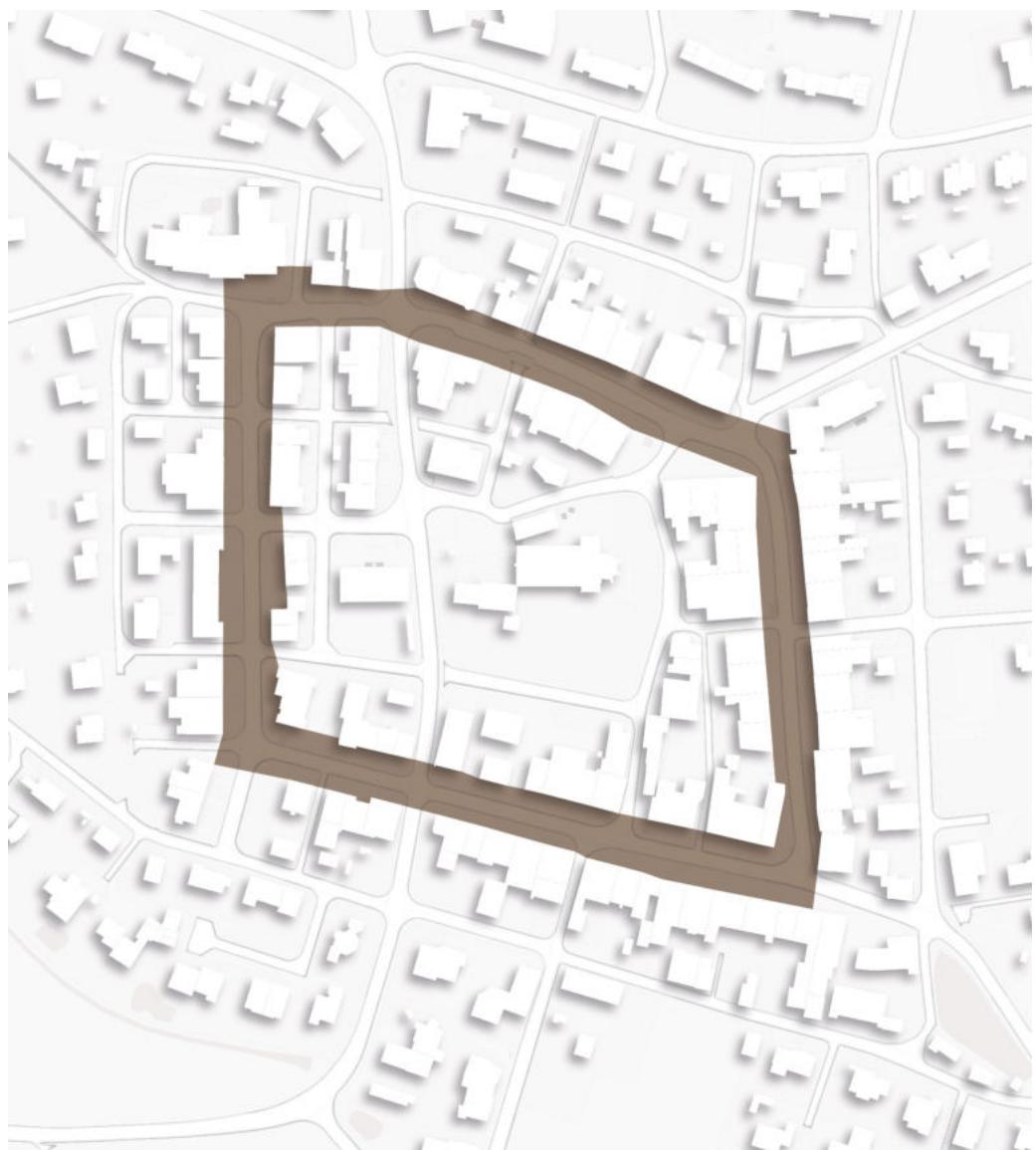
## 7, Wege



Wege stellen ebenfalls monofunktionale Durchgangsräume dar. Sie nehmen dabei jedoch untergeordnete Verbindungen (innerhalb der Quartiere) auf und verfügen entsprechend auch nur über einen geringen Öffentlichkeitsgrad. Sie dienen primär dem Fuss- und Veloverkehr.



### 3.3 Raumtypen Städtli-Ring



## Städtli-Ring Leben

### 3.3.1 Lebensader

Die Vordergasse und die Poststrasse sind die Lebensader Elggs und somit das Zentrum des öffentlichen Lebens im Kern.

#### Hauptachsen

- höchster Öffentlichkeitsgrad
- hier kommen Menschen vorbei / hier gehen Menschen hindurch
- hier orientieren sich Menschen (Informationspunkte / Wiedererkennung)
- hier halten sich Menschen im Strassenraum auf
- hier finden sich diverse wichtige Nutzungen (Alltagsnutzungen: Einkaufen/ Gastronomie/ Gewerbe/ Kultur)
- hier treffen / verabreden sich Menschen
- hier findet der Verkehr statt
- hier gibt es punktuell multifunktional nutzbare Plätze

#### Vorzonen

- Gestaltung von Fassade zu Fassade
- Die Vorzonen sind Teil der Erdgeschoss-Nutzungen (z.B. Ausstellflächen oder Aussengastronomie)
- Gestaltung und Aktivierung des öffentlichen Raumes
- punktuell gebündelte Flächen für Güterumschlag und Personenverkehr
- Aufenthaltsflächen anbieten (Platzfolgen)

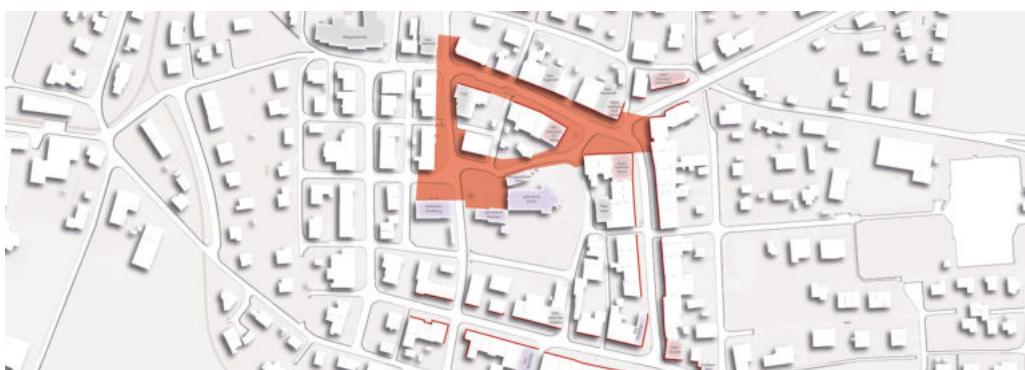


Abbildung 29:  
Raumtyp Lebensader

#### Gestaltungsprinzipien

- Fahrbahn von 6.00 m Breite (abgestimmt auf Begegnungsfall LKW/ LKW). Ausführung mit lärmarmen Asphaltbelägen.
- Bündelung der Parkierung in zwei Pakete mit je drei Längsparkfelder. Parkfelder sind zu entsiegeln (z.B. mit Rasenliner)
- Baumgruppen als Gestaltungselement zwischen den Parkfeldern (auf der südlichen Strassenseite), gemeinsame Baumgruben dienen als Retentionsflächen.
- Entwässerung über mittige Rinne. Die Rinne deutet den historischen Löschkanal an und verbindet die Brunnen. Sie ist das gemeinsame Erkennungsmerkmal der vier Gassen und betont den Städtli-Ring.
- Vorzonen werden individuell mit einer Pflasterung oder Chaussierung versehen und wo keine Parkierung vorgelagert, mit Einzelbäumen oder Baumgruppen begrünt.
- Einmündende Strassen (Lindengasse) als Fuss- und Veloverbindung aufwerten und für den MIV sperren.
- Knoten Poststrasse/ Vordergasse wird angehoben (vertikaler Versatz) und durch Materialwechsel gestalterisch hervorgehoben (Plattenbelag). Bsp. Hettlingen

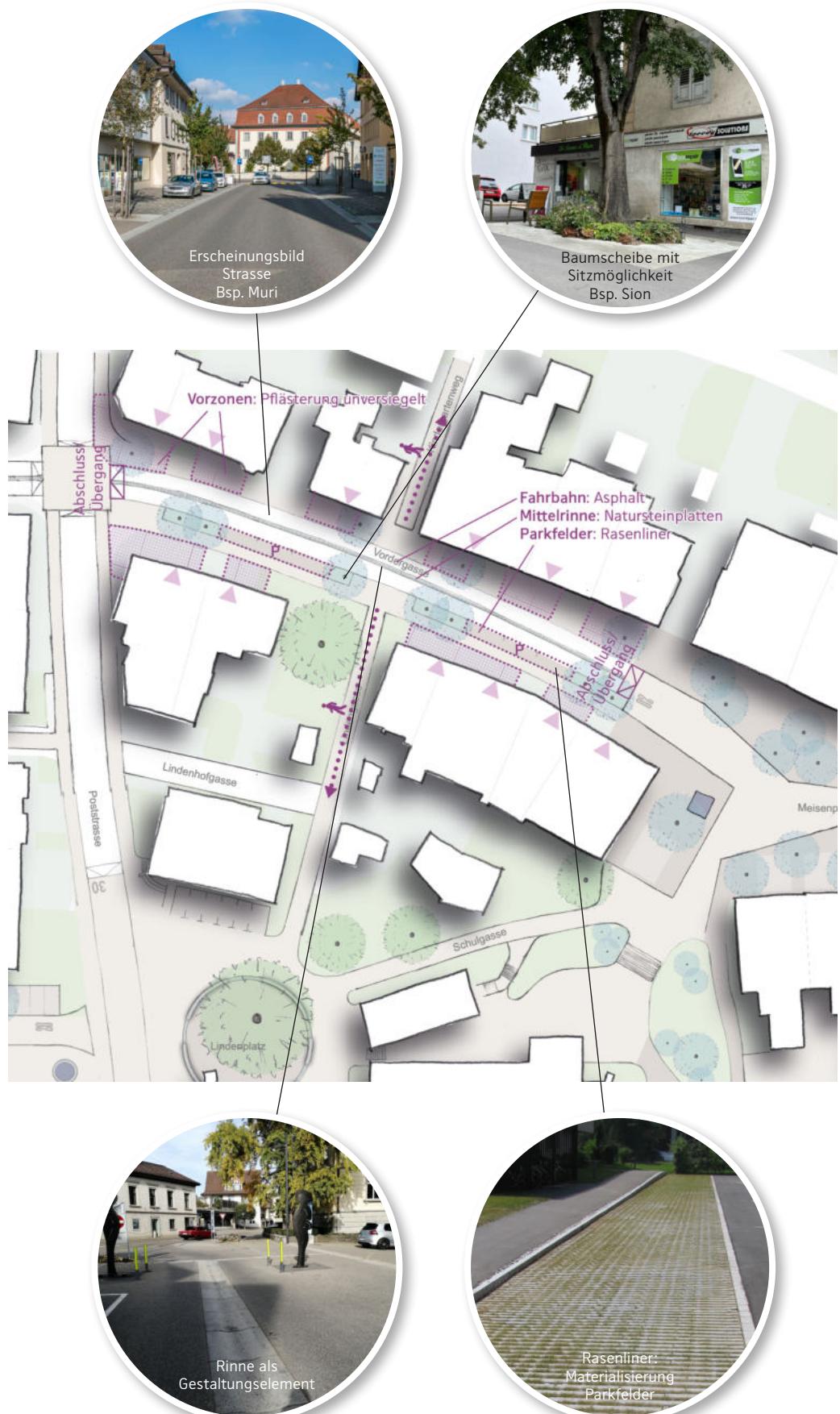


Abbildung 46:  
Handskizze: Räumliche Vertiefung - Ab-  
schnitt Lebensader Vordergasse

### 3.3.2 Plätze

Die Plätze Meisenplatz und Lindenplatz überlagern die Lebensader. Sie sollen eine sehr hohe Aufenthaltsqualität erhalten und sollen den Elggerinnen und Elggern eine Vielzahl an Nutzungen ermöglichen. Die beiden Plätze erhalten jeweils einen eigenen Charakter, werden aber durch die Schulgasse verbunden.

- Der Raum wird durch die Bebauung als Platz erkennbar
- Gestaltung von Fassade zu Fassade / Bedürfnis nach flächiger Gestaltung

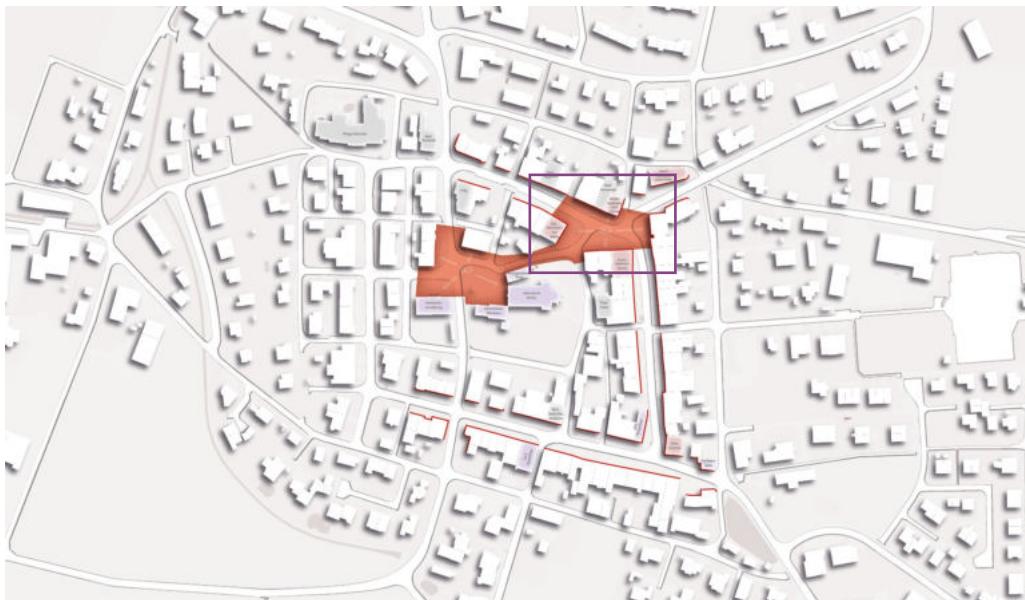


Abbildung 30:  
Raumtyp Plätze

#### Gestaltungsprinzipien Meisenplatz

- Empfehlung: Ausgestaltung als Begegnungszone (keine Randabschlüsse, flächiges Queren, Fussverkehr hat Vortritt - alles unter Berücksichtigung BehiG und Verkehrssicherheit)
- Anhebung Fahrbahn und Belagswechsel als Übergang zum Platz
- nur optische Führung des rollenden Verkehrs anhand Abgrenzung durch Gebäudevorzonen
- Ausgestaltung der Fahrbahn mit Plattenbelag (Materialwahl unter Berücksichtigung Kosten und Langlebigkeit - Nachhaltigkeit)
- Gebäudevorzonen sind flexibel nutzbar und möglichst entsiegelt (Pflästerung mit begrünten oder eingesandeten Fugen, Chaussierungen). Aneignung und Ausgestaltung aufgrund Bedürfnisse angrenzender Erdgeschossnutzungen
- bei Bedarf kann in den Gebäudevorzonen auch Parkierung untergebracht werden (Oberflächen entsiegeln und mit Bäumen beschatten)
- Sichtbezüge zu historischen Fassaden ermöglichen (zur Meise, Krone, Ochsen etc.)
- Sperrung Durchfahrt Richtung Kirchgasse für MIV und Aufwertung als Fusswegverbindung in Richtung Kirche

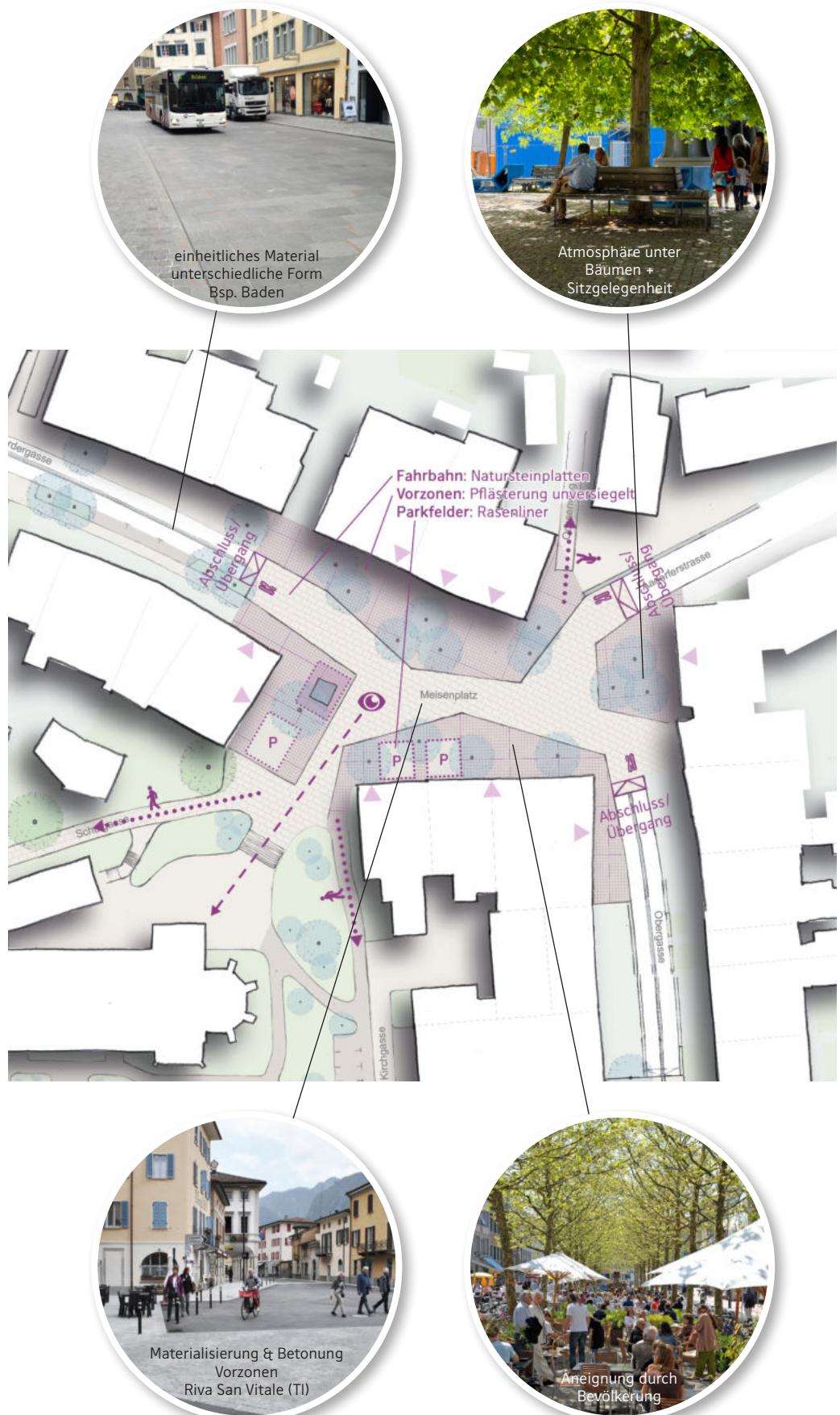


Abbildung 47:  
Handskizze: Räumliche Vertiefung - Meisenplatz

### 3.3.2 Plätze

Die Plätze Meisenplatz und Lindenplatz überlagern die Lebensader. Sie sollen eine sehr hohe Aufenthaltsqualität erhalten und sollen den Elggerinnen und Elggern eine Vielzahl an Nutzungen ermöglichen. Die beiden Plätze erhalten jeweils einen eigenen Charakter, werden aber durch die Schulgasse verbunden.

- Der Raum wird durch die Bebauung als Platz erkennbar
- Bedürfniss nach flächiger Gestaltung

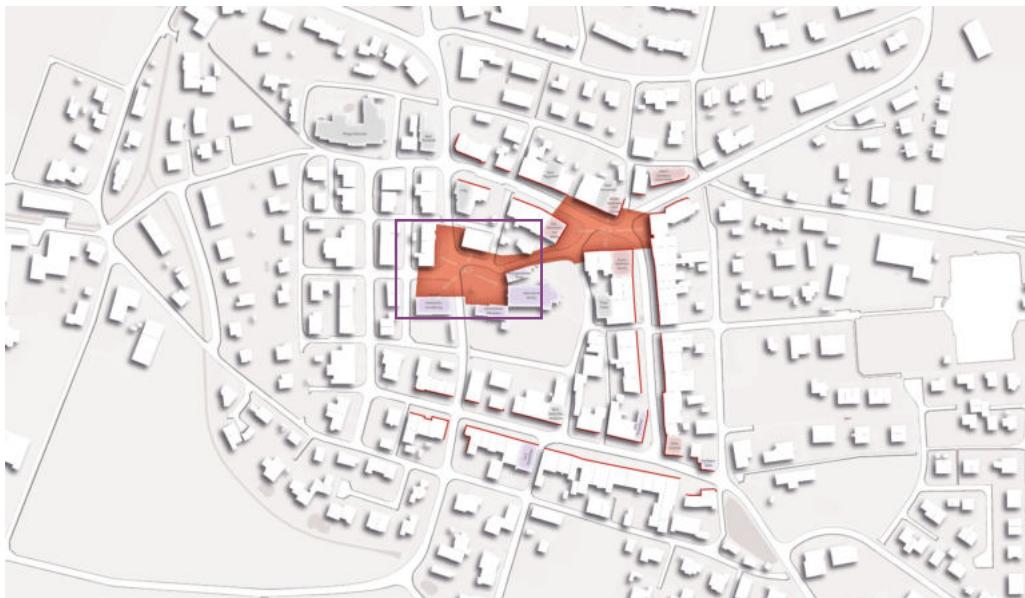


Abbildung 31:  
Raumtyp Plätze

#### Gestaltungsprinzipien Lindenplatz

- Ausgestaltung als Platz in einer Tempo-30-Zone
- Absenkung Randabschlüsse entlang Poststrasse auf 3 cm (unter Berücksichtigung Verkehrssicherheit zu prüfen)
- Belagswechsel Poststrasse im Bereich Lindenplatz, wodurch beide Strassenseiten gestalterisch zu einem Raum zusammengefügt werden
- Erweiterung Lindenplatz bis Fassade Pfarrhaus/reformierte Kirche (Vor dem Pfarrhaus bleibt ein kleiner "Gartenpuffer" erhalten.)
- Betonung Platz um Linde durch Ausgestaltung eines entsiegelten Kreises. Umrahmung Kreis in einheitlichem Material, teilweise als Sitzmöglichkeit erhöht
- Verschiebung Parkierung vor Gemeindehaus auf andere Strassenseite und repräsentative Ausgestaltung Gebäudevorzone mit Pflasterung, Chaussierung, Einzelbäumen und einem neuen Brunnen
- Integration Parkierung vor Bank in Platzgestaltung (mit entsiegelten Oberflächen)
- Sichtbezüge zu historischen Fassaden ermöglichen (Kirche, Pfarreihaus...)



Abbildung 48:  
Handskeize: Räumliche Vertiefung - Lindenplatz

### 3.3.3 Altstadtrückgrat

Die Ober- und Hintergasse bilden das Altstadtrückgrat. Aber auch der westliche Abschnitt der Vordergasse weist die selben Charakteristika auf.

#### Rückgrat

- hoher Öffentlichkeitsgrad
- hier kommen Menschen hin/ hier kommen Menschen vorbei / hier gehen Menschen hindurch
- Ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen und Einkaufen/ Gastronomie/ Gewerbe/ Kultur
- punktuelle öffentliche Nutzungen (Altstadthaus, Pflegeheim etc.)
- punktuelle Platzsituationen (Brunnenplätze)

#### Vorzonen

- teilweise private Vorgärten
- Aneignung und Bespielung durch EG-Nutzungen
- Gestaltung und Aktivierung des öffentlichen Raumes



Abbildung 32:  
Raumtyp Altstadtrückgrat

#### Gestaltungsprinzipien

- Fahrbahn von 6.00 m Breite (abgestimmt auf Begegnungsfall LKW/ LKW bei reduzierter Geschwindigkeit). Bei Bedarf Ausführung mit lärmarmen Asphaltbelägen.
- Entwässerung über mittige Rinne. Die Rinne deutet den historischen Löschkanal an und verbindet die Brunnen. Sie ist das gemeinsame Erkennungsmerkmal der vier Gassen und betont den Städtli-Ring.
- Belagswechsel und anheben Fahrbahn im Bereich der Brunnen als Betonung - Brunnenplätze (Gestaltung mit Tempo-30 Regime, Randabschluss von 3 cm).
- Alte Schlossstrasse als Fussweg umgestalten/ Entsiegelung, Sperrung Durchfahrt für MIV.



Abbildung 49:  
Handskizze: Räumliche Vertiefung - Abschnitt Hintergasse

### 3.3.4 Brunnenplätze

Die Brunnenplätze sind Treffpunkte und Aufenthaltsorte für die umliegende Bewohnerchaft. Die einheitliche Gestaltung aller Brunnenplätze fügt sie zu einem Ensemble zusammen und wird zu einem identitätsgebenden Merkmal der Altstadt.

#### Brunnenplätze

- hier orientieren sich Menschen (Übersichtlichkeit / Wiedererkennung)
- hier treffen / verabreden sich Menschen
- Die Brunnen sind identitätsstiftende Objekte



Abbildung 33:  
Raumtyp Brunnenplätze

#### Gestaltungsprinzipien

- Betonung Brunnenplatz durch spezielle Materialisierung (umgebende Fläche aus Pflasterung mit begrünten Fugen)
- Anheben Fahrbahn als Betonung/ Erhöhung Aufmerksamkeit (Gestaltung mit Tempo-30 Regime, 3 cm Randabschluss der Fahrbahn), Ausführung der Fahrbahn mit Plattenbelag (oder situationsgerechter Alternative)
- Begrünung: jeder Brunnen erhält einen Baum
- Möblierung: jeder Brunnen erhält eine Sitzgelegenheit
- Rinne im Platzbereich durchgezogen als verbindendes Element zwischen den Brunnen (ausgenommen in Bereichen wo Rechtsvortritt gelten soll)
- Informationstafeln an jedem Brunnen: jeder Brunnen hat eine eigene Geschichte (Buch „Eine Jugend in Elgg“ - Marlyse Brun-Spiller). Geschichte an einer Elgger-Steele aufzeigen mit Text, Jahreszahlen, historischen Fotos.

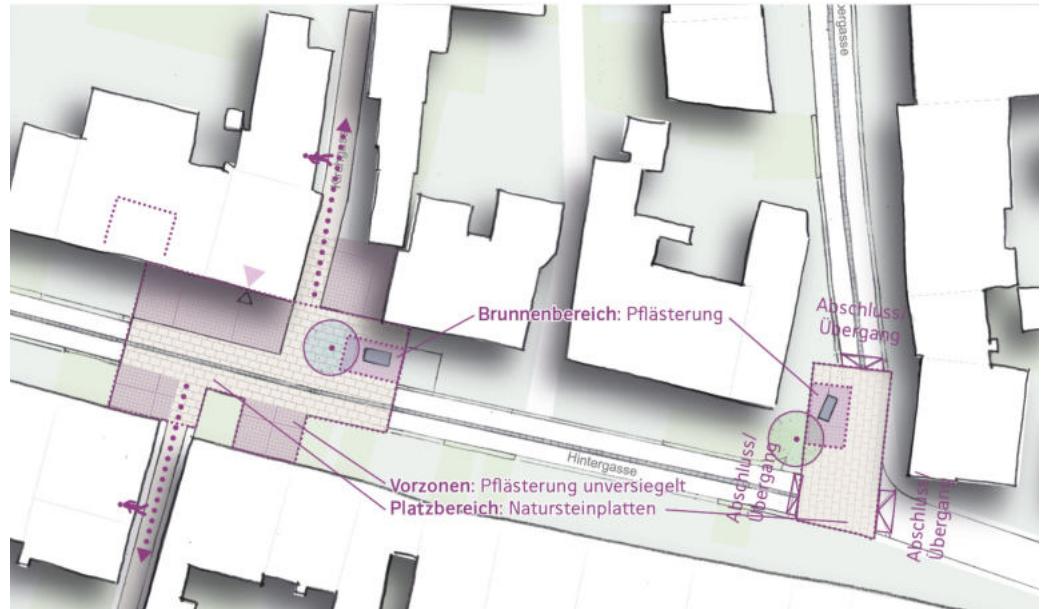
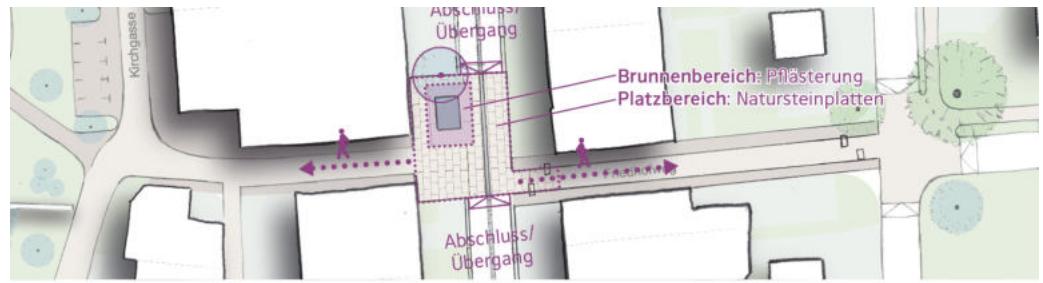


Abbildung 50:  
Handskeize: Räumliche Vertiefung - Brunnenplätze

### 3.3.5 Quartierrückgrat

Dadurch, dass die Poststrasse die Funktion als Nord-Süd Verkehrsachse übernimmt, konnte sich die Untergasse zum Quartierrückgrat entwickeln. Durch ihren historischen Bezug und dadurch, dass sie den Verkehr aus den umliegenden Wohnquartieren sammelt, liegt sie in der Hierarchie höher als die übrigen Wohnstrassen, ähnelt ihnen aber in Charakter und Gestaltung.

#### Quartierrückgrat

- Räume mit Wohnquartierbezug
- Wohnen als prägende Nutzung
- punktuelle Platzsituationen (Brunnenplätze)

#### Vorzonen

- private Vorgärten
- Nutzung als Privatgarten, Parkplatz oder Zufahrt



Abbildung 34:  
Raumtyp Quartierrückgrat

#### Gestaltungsprinzipien

- Fahrbahn von 6.00 m Breite (abgestimmt auf Begegnungsfall LKW/ LKW bei reduzierter Geschwindigkeit). Ausführung mit lärmarmen Asphaltbelägen.
- Entwässerung über mittige Rinne. Die Rinne deutet den historischen Löschkanal an und verbindet die Brunnen. Sie ist das gemeinsame Erkennungsmerkmal der vier Gassen und betont den Städtli-Ring.
- Belagswechsel und anheben Fahrbahn im Bereich der Brunnen als Betonung - Brunnenplätze (mit Regime Tempo-30, Absenkung Randabschlüsse auf 3 cm, unter Berücksichtigung Verkehrssicherheit).

### 3.3.6 Orientierender Inhalt: Vorzonen

Die Vorzonen sind in aller Regel privates Grundeigentum und können daher nicht ohne weiteres in Planungen einbezogen werden. Dennoch kann mit Hilfe von kommunalen Planungsinstrumenten auf eine einheitliche Gestaltung der Vorzonen und somit auf eine Straßenraumgestaltung von Fassade zu Fassade hingearbeitet werden. Es können in der Elgger Altstadt die folgenden Vorzonentypen differenziert werden:

#### **Vorzonen Quartierrückgrat**



- private Vorgärten
- Nutzung als Privatgarten, Parkplatz oder Zufahrt

#### **Vorzonen Lebensader**



- keine private Vorgärten
- Die Vorzonen sind Teil der EG-Nutzungen
- Gestaltung und Aktivierung des öffentlichen Raumes
- Es gibt Flächen für Güterumschlag und Personenverkehr
- Aufenthaltsflächen anbieten (Platzfolgen)

#### **Vorzonen Altstadtrückgrat**



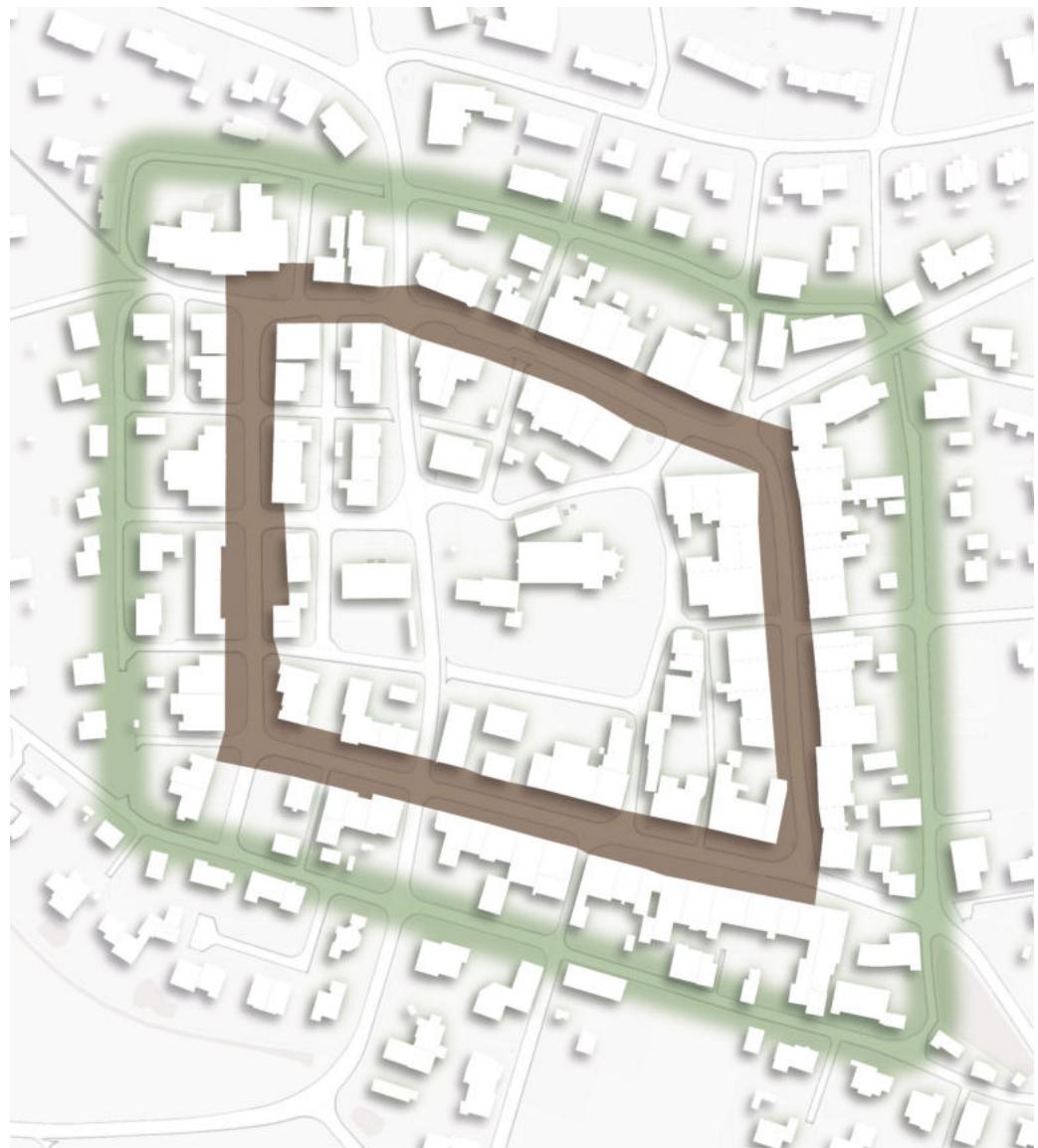
- teilweise private Vorgärten
- Aneignung und Verwendung durch EG-Nutzungen
- Gestaltung und Aktivierung des öffentlichen Raumes



Abbildung 35:  
Vorzonen



### 3.4 Raumtypen äusserer Ring



## äußerer Ring Wohnen

### 3.4.1 Wohnstrasse

Die Wohnstrassen umfassen einen Grossteil der Strassenräume in der Elgger Altstadt und sind entsprechend wichtig für die Qualität des Wohnumfeldes.

#### **Wohnstrasse**

- Wohnen ist prägende Nutzung
- der Strassenraum wird aktiv zum Aufenthalt oder Spielen genutzt, ist Bestandteil der Wohnumgebung
- Die Räume haben Nachbarschaftsbezug und ein grünes Erscheinungsbild
- Begrünung der Strassenräume erfolgt schwerpunktmaessig durch die privaten Flächen

#### **Vorzonen**

- private Vorgärten
- Nutzung als Privatgarten, Parkplatz oder Zufahrt
- Vorgärten / Vorzonen können bedürfnisgerecht ausgestaltet werden. Sichtbeziehungen und soziale Kontrolle sind sicherzustellen.



Abbildung 36:  
Raumtyp Wohnstrassen



### 3.4.2 Zugänge

Umfassen die zentralen zur Altstadt zuführenden Strassenräume.

#### Strassen

- Hier bewegen sich Menschen, um in die Altstadt zu kommen
- Hier wird der Verkehr aus und in die Altstadt gebündelt
- Der Raum übernimmt primär durchleitende / verbindende Aufgaben. Die Längsrichtung / verkehrliche Funktion der Räume ist betont
- Strassenbegleitende Bebauung ist heterogen und weist punktuell Strassenraumbezug auf
- Eine Verzahnung von Bebauung und Strassenraum findet nur bedingt statt. Die Bebauung hat punktuell Strassenraumbezug.

#### Vorzonen

- private Vorgärten
- Nutzung als Privatgarten, Parkplatz oder Zufahrt



Abbildung 37:  
Raumtyp Strassen

### 3.4.3 Wege

Wege umfassen das feinmaschige Verkehrsnetz in der Elgger Altstadt. Sie dienen primär dem Fuss- und Veloverkehr.

#### Wege

- Die Achsen verbinden Räume mit belebten Nutzungen
- Die Räume dienen grundsätzlich der Feinerschliessung
- Hier können sich Menschen zufuss bewegen
- Die Geschwindigkeiten sind angeglichen

#### Vorzonen

- private Vorgärten
- Nutzung als Privatgarten, Parkplatz oder Zufahrt



Abbildung 38:  
Raumtyp Wege

### 3.5 Raumtypen innerer Ring



innerer Ring  
Erholen

### 3.5.1 grüne Mitte

Umfasst den zentralen gelegenen Grünraum um Kirche und Gemeindeverwaltung. Durch Zonierung kann der Raum für die Bevölkerung und die Allgemeinheit geöffnet und nutzbar ausgestaltet werden.

#### **Park**

- hier kommen Menschen vorbei
- hier treffen / verabreden sich Menschen
- hier orientieren sich Menschen
- hier verweilen Menschen und ruhen sich aus
- hier gehen Menschen ihren Freizeitaktivitäten nach (Verein, Gartenarbeit, etc.)



Abbildung 39:  
Raumtyp Park

#### **Gestaltungsprinzipien**

- Umgestaltung der Grünräume und stärkere Zonierung von Flächen
- Ausscheidung von Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen und Zielgruppen (Zonen für Verweilen, Kontemplation, Aktivitäten, Treffen/Austausch etc.)
- Nebeneinander aus öffentlichen und privaten Nutzungen
- Einbezug von Friedhofweg und Kirchgasse in die Freiraumgestaltung, Ausgestaltung einer Begegnungszone
- Sicherstellung Parkraumbedarf von angrenzenden Gewerbe-/Verkaufsnutzungen, Einbezug in Straßenraumgestaltung (z.B. Parkfelder Chäsegge)
- Optimierung Zugang und Wegenetz durch Park, Gewährleistung von hindernisfreien Räumen
- grüne Gestaltung, Vermeiden von versiegelten Flächen, Sicherstellen einer ausreichenden Artenvielfalt, Verwendung von einheimischen Pflanzenarten.



Abbildung 51:  
Handskizze: Räumliche Vertiefung - Grüne Mitte

# 4 Massnahmenkatalog

## 4.1 Übersicht

Aus dem vorgängig erläuterten Leitbild sind für dessen Umsetzung sieben Massnahmen bzw. Planungsschritte festgelegt worden. Diese umfassen:

- 4.2.1 Information und Einbezug Bevölkerung
- 4.2.2 Aktive Bodenpolitik / „Altstadt-Häuser“
- 4.2.3 kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK)
- 4.2.4 Gestaltungs- und Nutzungskonzept „Grüne Mitte“
- 4.2.5 Sofortmassnahmen: Erarbeitung und Umsetzung (1. und 2 Etappe)
- 4.2.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) „Altstadt“
- 4.2.7 Handbuch „Materialisierung und Möblierung Altstadt“

Die Massnahmen sind zeitlich sowie aufgrund ihrer Priorität und gegenseitigen Abhängigkeit geordnet worden. Die ersten beiden Massnahmen (siehe 4.2.1 und 4.2.2) umfassen Daueraufgaben, welche fortlaufend durch die Gemeinde Elgg verfolgt werden sollen. Mit dem Gesamtverkehrskonzept (GVK, 4.2.3), welches das gesamte Gemeindegebiet umfasst, und dem Gestaltungs- und Nutzungskonzept "Grüne Mitte" (4.2.4) sollen zentrale Fragestellungen des Leitbildes vertieft werden und die planerischen Grundlagen geschaffen werden, damit kurzfristig erste Sofortmassnahmen (Umgestaltung Außenraum Kirche, Aufwertung Lindenplatz etc.) umgesetzt werden können.

Aufbauend auf dem Gesamtverkehrskonzept wird mit dem «Betriebs- und Gestaltungskonzept Altstadt» (siehe 4.2.6) die Umgestaltung diverser zentraler Frei- und Strassenräume in der Altstadt auf Stufe Vorstudie vertieft. Mit den aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept gewonnenen Erkenntnissen kann zudem eine zweite Etappe an Sofortmassnahmen (längerfristiger Horizont) umgesetzt werden. Daneben kann, basierend auf dem BGK, das Handbuch für die Materialisierung und Möblierung der Altstadt erstellt werden. Dieses soll die für das Ortsbild typischen Elemente zusammenfassen und Empfehlungen für deren Anwendung festhalten.

Im aufgezeigten zeitlichen Ablauf sind die jeweiligen Planungsschritte, auf welche sich auch die einzelnen Objektblätter (siehe 4.2.1 bis 4.2.9) beziehen, in schwarz dargestellt. Bei mehreren dieser Planungen werden anschliessend weitere Projektierungs- und/oder Umsetzungsphasen folgen (z.B. Erarbeitung Vor-/Bau-/Umsetzungsprojekte). Diese Phasen sind jeweils in grau dargestellt und als Orientierungsinhalt zu verstehen.

### 4.1.1 Ablaufplanung

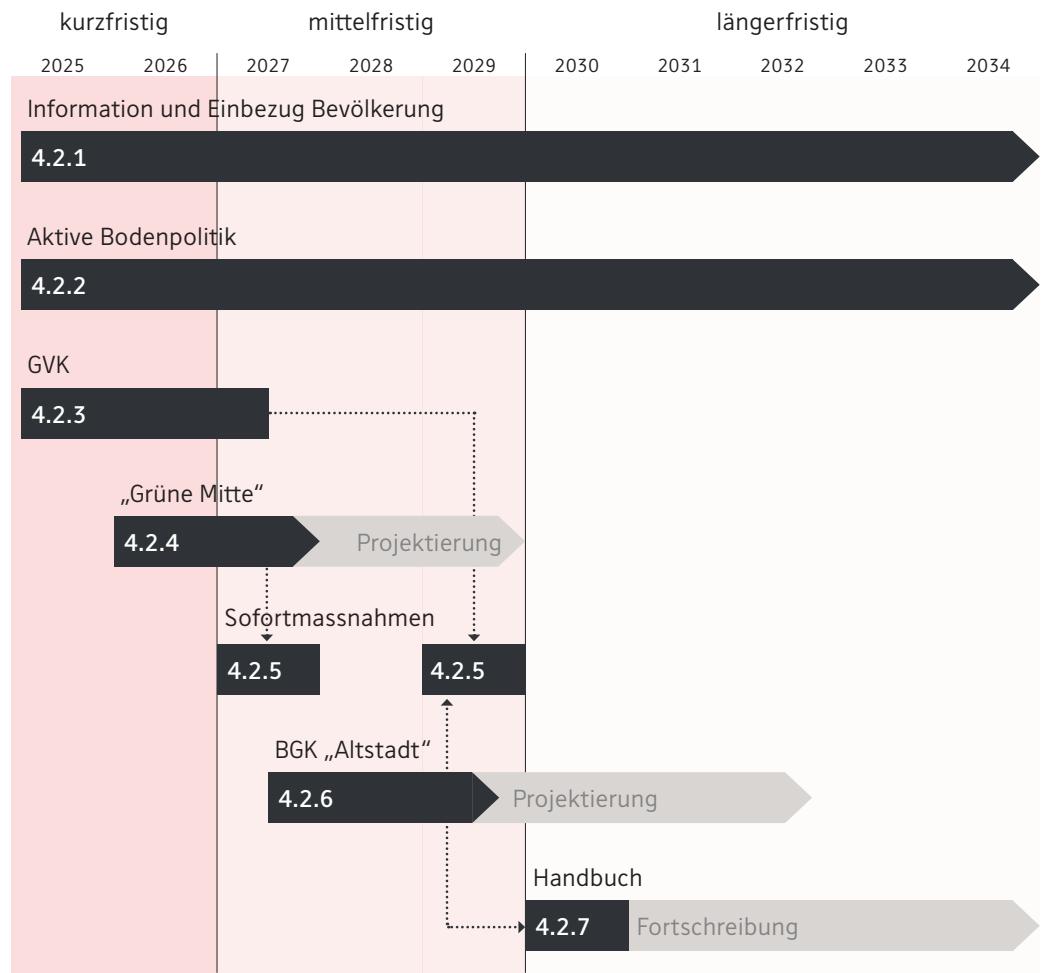


Abbildung 52:  
zeitliche Gliederung / Abstimmung  
Massnahmen

## 4.2 Objektblätter

### 4.2.1 Information und Einbezug Bevölkerung

Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung Planungskultur: Austausch/Zusammenarbeit zwischen Bevölkerung und Behörden</li> <li>• Information der Bevölkerung über laufende Projekte/Planungen</li> <li>• Abholen von Bedürfnissen aus der Bevölkerung</li> <li>• Nutzen/Weiterführen der bestehenden Mitwirkungsgefässe</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dorfgespräche</li> <li>• Gassengespräche</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	gesamte Altstadt			
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Elgg</li> <li>• Netzwerk Altstadt</li> </ul>			
<b>Schätzung Aufwand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dorfgespräche: 1-2 Veranstaltungen pro Jahr, offen für Interessierte / gesamte Bevölkerung</li> <li>• Gassengespräche: Durchführung nach Bedarf, bei konkreten Projekten / Einbezug tangierte Grundeigentümer- und Bewohnerschaft</li> </ul>			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.1 Zielsetzung (Seite 21)</li> </ul>			

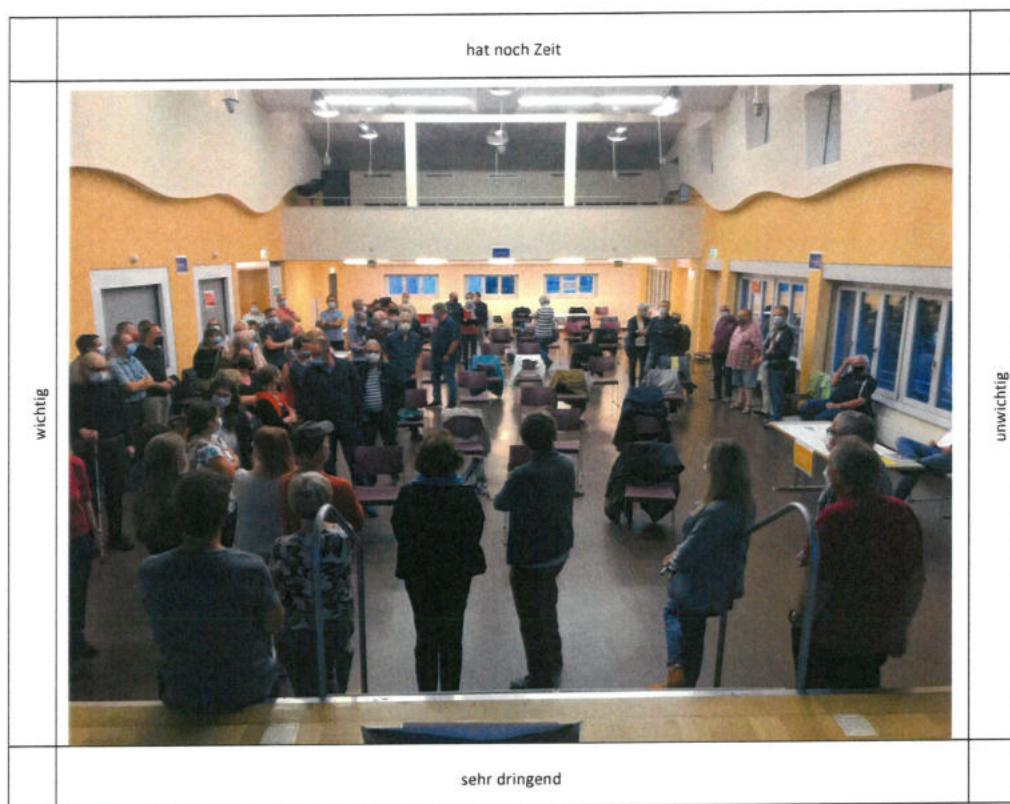
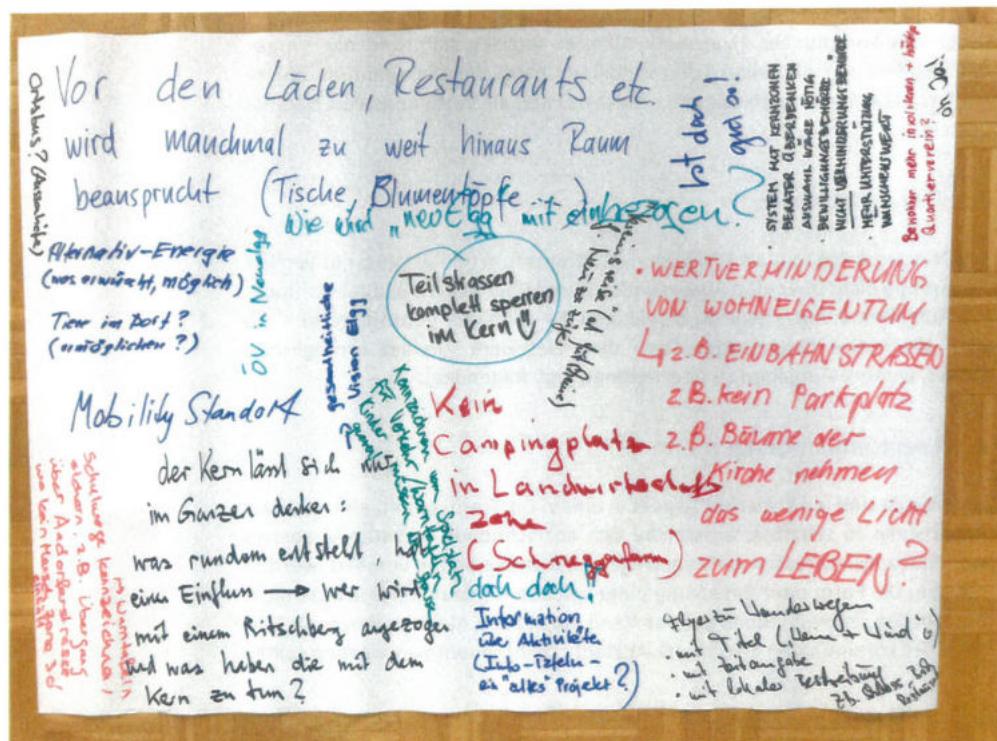


Abbildung 53:  
Auszug 2. Dorfgespräch, Espace Suisse 2021

#### 4.2.2 Aktive Bodenpolitik / „Altstadt-Häuser“



Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereicherung der Altstadt durch belebende Nutzungen/Bauten</li> <li>Schaffung von Treffpunkten, Alltagsorten, Orten für den Austausch der Bevölkerung</li> <li>Ergänzung freiräumliches Angebot</li> <li>Sicherstellung Räumlichkeiten für lokales Gewerbe, Detailhandel, Gastronomie, Kultur oder Vereine in der Altstadt</li> <li>Sicherstellung Nutzungsmischung in der Altstadt</li> <li>Schaffung Möglichkeiten zur Aneigung/Zugänglichkeit historischer Bausubstanz</li> <li>Anknüpfung an historische Bauten mit wertvoller Bausubstanz</li> <li>Nutzung Synergien private Bauprojekte (z.B. Bündelung Parkraumbedarf etc.)</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klärung Bedarf und Möglichkeit von Altstadt-Häusern</li> <li>Klärung Möglichkeit Erwerb von privaten Grundstücken in der Altstadt durch Gemeinde Elgg</li> <li>Einrichten und Betreiben von «Altstadt-Häusern»</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesamte Altstadt</li> <li>Schwerpunkt: Meisenplatz / Hintergasse</li> </ul>			
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinde Elgg</li> <li>Netzwerk Altstadt</li> </ul>			
<b>Schätzung Aufwand</b>	-			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.1 Zielsetzung (Seite 21)</li> <li>3.3.2 Plätze (Seite 38)</li> <li>3.3.6 Orientierender Inhalt: Vorzonen (Seite 47)</li> </ul>			

## Beispiel Rathaus für Kultur

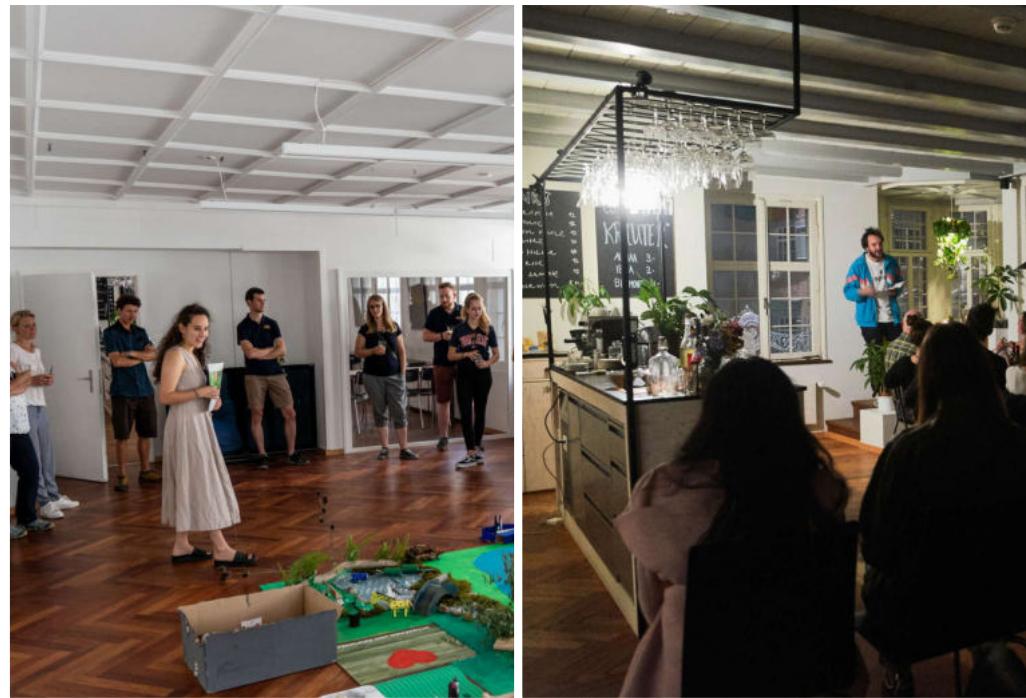


Abbildung 54:  
Rathaus für Kultur, Lichtensteig  
[www.ostschweiz.ch](http://www.ostschweiz.ch)

## Beispiel Wächterhäuser

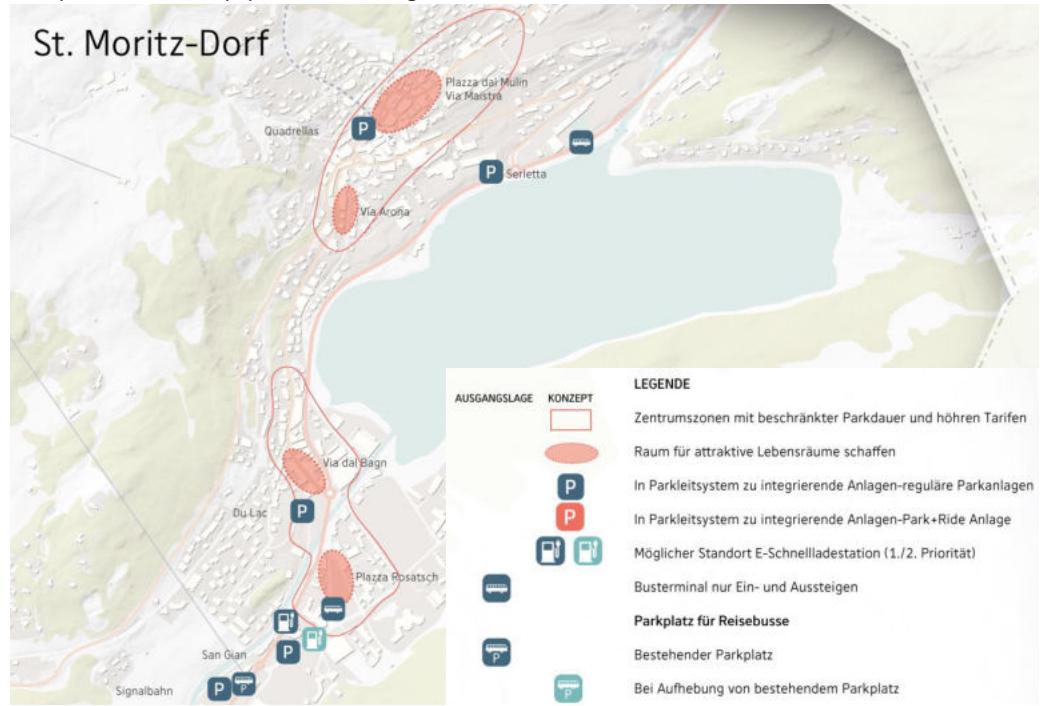


Abbildung 55:  
Wächterhäuser, Leipzig, [www.faz.net](http://www.faz.net)

## 4.2.3 Kommunales Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung konzeptioneller Grundlagen für nachfolgende Planungen</li> <li>• Klärung der heutigen wie zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse</li> <li>• Abstimmung mit übergeordneten Planungsinstrumenten (z.B. regionale und kommunale Richtplanung) sowie Nachbargemeinden</li> <li>• Optimierung Verkehrssituation in der Altstadt (Parkierung und Verkehrsregime) / Freispielraum von Flächen für Gestaltung, Begrünung und Aufenthalt</li> <li>• Abstimmung mit Landwirtschafts- und Schwerverkehr</li> <li>• Bündelung des Parkierungsangebots in Parkierungsanlagen (Standorte: Ochsenweg, Hintergasse, äussere Obergasse)</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandesaufnahme / Analyse</li> <li>• Zielsetzung und Rahmenbedingungen</li> <li>• Strategie, Konzeption und Netzplanung</li> <li>• Vertiefung Altstadt (Parkierung und Verkehrsregime im kommunalen Gesamtkontext)</li> <li>• Umsetzungsmassnahmen</li> <li>• öffentliche Mitwirkung</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	gesamtes Gemeindegebiet inkl. Weiler			
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Elgg</li> <li>• in Abstimmung mit kantonalen Ämtern (TBA, AFM, ARE etc.)</li> </ul>			
<b>Schätzung Aufwand</b>	ca. 90-120'000 CHF			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementierung Erkenntnisse in Sofortmassnahmen (2. Etappe) 4.2.5, Implementierung Erkenntnisse in BGK Altstadt 4.2.6</li> <li>• Grundzüge 3.2.2 Verkehrskonzept (Seite 24)</li> </ul>			

## Beispiel GVK, Konzeptplan Parkierung



## Beispiel GVK, Konzeptplan motorisierter Individualverkehr

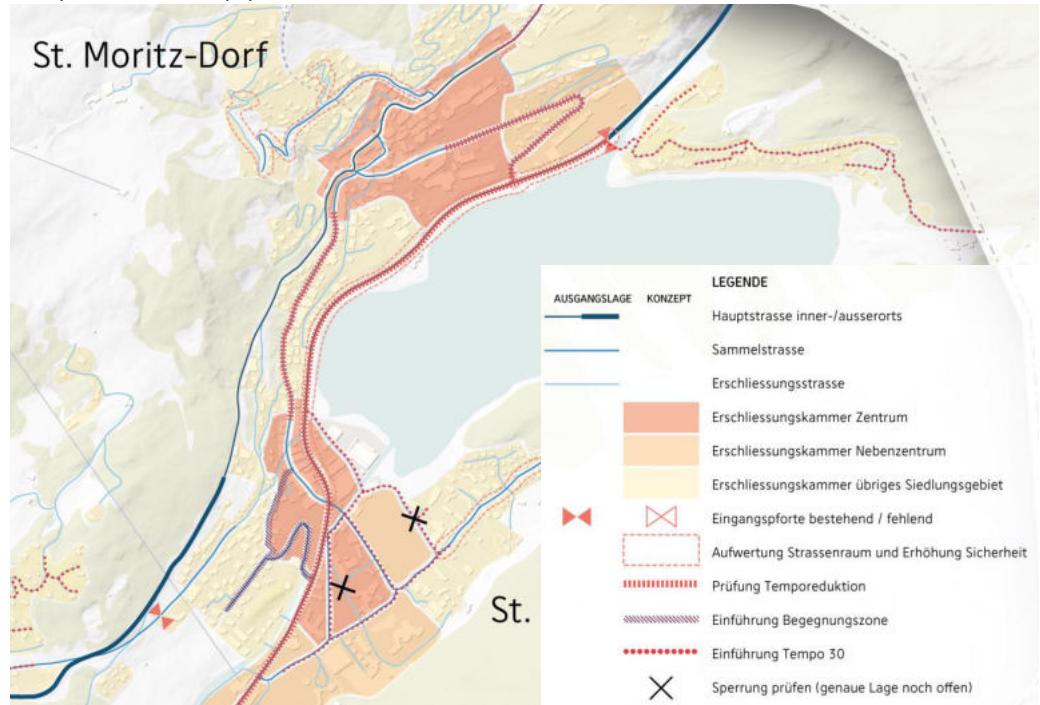


Abbildung 56:  
Gesamtverkehrskonzept St. Moritz,  
Metron 2022

#### 4.2.4 Gestaltungs- und Nutzungskonzept „Grüne Mitte“



Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grüne Gestaltung</li> <li>• Nebeneinander von öffentlichen und privaten Nutzungen</li> <li>• Ermöglichung Aufenthalt, Kontemplation, Spiel- und Freizeitnutzungen, private Gärten</li> <li>• Verbesserung Biodiversität / Erhöhung ökologischer Wert</li> <li>• gestalterische Einbindung der Strassenräume</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variantenstudium</li> <li>• Erarbeitung Situationsplan Bestvariante Mst. 1:500 (Vorstudie)</li> <li>• Grobkostenschätzung</li> <li>• Erläuterungsbericht</li> <li>• Einbezug private Grundeigentümerschaften</li> <li>• öffentliche Mitwirkung</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	Parzellen KTN: <ul style="list-style-type: none"> <li>• EL88</li> <li>• EL89</li> <li>• EL125</li> <li>• EL2981</li> <li>• EL2982</li> <li>• EL4276</li> <li>• EL4277</li> <li>• EL4281</li> <li>• EL4549</li> </ul>			
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinde Elgg</li> <li>• Kirchgemeinde Eulachthal</li> <li>• in Abstimmung mit Amt für Raumentwicklung (Ortsbildschutz und Denkmalpflege)</li> </ul>			
<b>Schätzung Aufwand</b>	ca. 60-80'000 CHF			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementierung Erkenntnisse in Sofortmassnahmen 4.2.5 (erste Etappe)</li> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit BGK Altstadt 4.2.6</li> <li>• 3.5.1 grüne Mitte (Seite 54)</li> </ul>			

Aufenthalt / Rückzugsraum



Schau-/Ziergarten



private Gärten



Spielmöglichkeiten



Abbildung 57:  
Referenzbilder Nutzungen «Grüne Mitte»

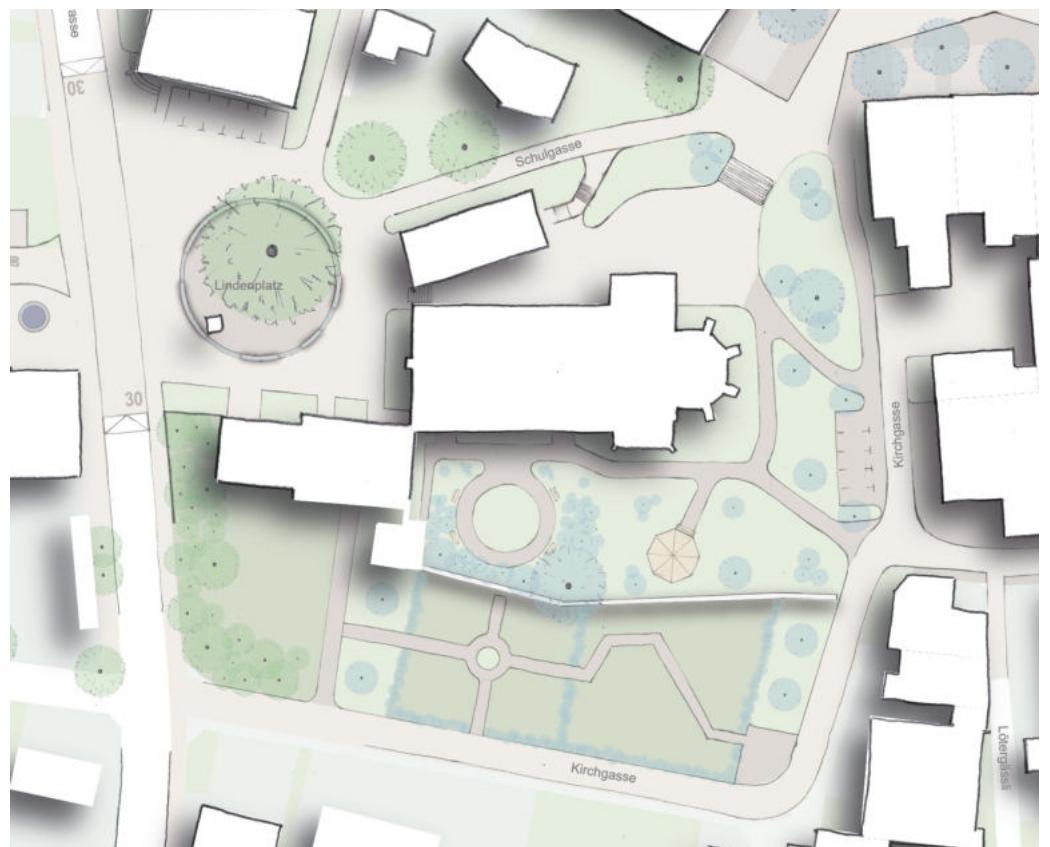


Abbildung 58:  
Ausschnitt Handskizze Grüne Mitte

#### 4.2.5 Sofortmassnahmen: Erarbeitung und Umsetzung (1. und 2. Etappe)



Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zeitnahe und laufende Umsetzung von Projekten zur Aufwertung der Altstadt</li> <li>Gestalterische Akzentuierung Plätze / Schaffung Aufenthaltsmöglichkeiten</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>farbige Oberflächen (Beschichtungen)</li> <li>provisorische Sitzmöglichkeiten / Begrünungselemente</li> <li>provisorische Bespielung von Flächen</li> <li>Kunst und Information im öffentlichen Raum</li> <li>Umsetzung gegliedert in Etappen (mittel- und längerfristig)</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>gesamte Altstadt</li> <li>Schwerpunkte: Meisenplatz / Lindenplatz / «grüne Mitte» und Hintergasse</li> <li>in Abhängigkeit zu Massnahmen der übrigen Teilprojekte</li> </ul>			
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiefbauamt Kanton Zürich</li> <li>Gemeinde Elgg</li> <li>in Abstimmung mit Amt für Raumentwicklung (Ortsbildschutz und Denkmalpflege)</li> </ul>			
<b>Schätzung Aufwand</b>	ca. 10-15'000 CHF für Entwicklung & Planung (exklusiv Umsetzung) Massnahmen 1. Etappe			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.2.2 Verkehrskonzept (Seite 24)</li> <li>3.3.2 Plätze (Seite 38)</li> <li>3.3.6 Orientierender Inhalt: Vorzonen (Seite 47)</li> <li>Koordination mit Feuerwehr</li> <li>Möglichkeit 2. Etappe in Abstimmung mit Ergebnissen BGK Altstadt und kommunales Gesamtverkehrskonzept</li> </ul>			

farbige Oberflächengestaltung



Abbildung 59: farbige Oberflächengestaltung (FGSO) in Bern, Mittelstrasse (Quelle: [guide-velo.ch](http://guide-velo.ch) - begegnungszone)



Abbildung 60: farbige Oberflächengestaltung (FGSO) in Luzern, Bahnhofstrasse (Quelle: [guide-velo.ch](http://guide-velo.ch) - begegnungszone)

farbige Oberflächengestaltung



Abbildung 61: Belagseinfärbung in Lustenau, AT (Quelle: [verkehrsingenieure.com/projekte/begegnungszone-kfj-lustenau](http://verkehrsingenieure.com/projekte/begegnungszone-kfj-lustenau))



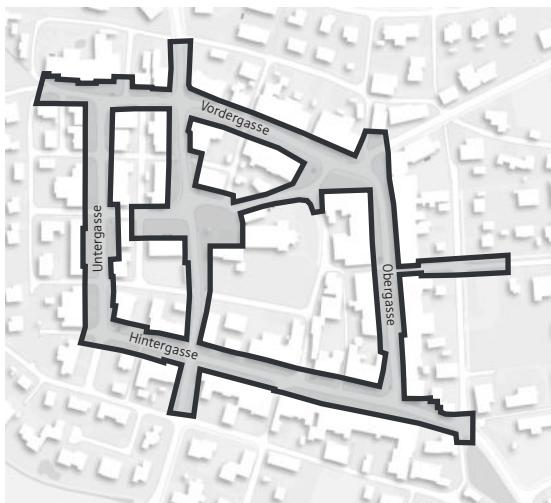
Abbildung 62: farbige Oberflächengestaltung (FGSO) in Winterthur (Quelle: [srf.ch/radio-srf-1/sicherheit-vs-verwirrung-schweizer-strassen-werden-immer-farbiger-wozu](http://srf.ch/radio-srf-1/sicherheit-vs-verwirrung-schweizer-strassen-werden-immer-farbiger-wozu))

provisorische Möblierung / Bepflanzung



Abbildung 63:  
Beispiel provisorische Umgestaltung,  
Place de la Planta Sion

#### 4.2.6 Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) „Altstadt“



Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung und Vertiefung Gestaltungsprinzipien in Vorstudien genaigkeit</li> <li>• Gestaltung im Sinne des nationalen Ortsbildes</li> <li>• Erhöhung Aufenthaltsqualität</li> <li>• Umsetzung Massnahmen zur Verbesserung des Mikroklimas</li> <li>• Einbezug Bedürfnisse/Interessen der tangierten privaten Grund-eigentümerschaften</li> <li>• Abstimmung mit Untergrund/Werkleitungen</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung Situationsplan Bestvariante Mst. 1:500</li> <li>• Standardquerschnitte Mst. 1:100</li> <li>• Materialisierung &amp; Detailbetrachtung (z.B. Randabschlüsse)</li> <li>• Grobkostenschätzung</li> <li>• Einbezug private Grundeigentümerschaften</li> <li>• Mitwirkung Bevölkerung</li> <li>• Behördenvernehmlassung (Kanton und Gemeinde)</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	<p>Strassenparzelle mit Gebäudevorzonen von:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhofstrasse</li> <li>• Poststrasse</li> <li>• Vordergasse</li> <li>• Hintergasse</li> <li>• Obergasse</li> <li>• Untergasse</li> <li>• Meisenplatz / Lindenplatz</li> <li>• Friedhofweg</li> </ul>			
<b>Zuständigkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiefbauamt Kanton Zürich in Zusammenarbeit mit Gemeinde Elgg</li> <li>• in Abstimmung mit Amt für Raumentwicklung (Ortsbildschutz und Denkmalpflege)</li> </ul>			
<b>Schätzung Aufwand</b>	ca. 100-140'000 CHF			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit GVK 4.2.3</li> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit Handbuch 4.2.7</li> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit Sofortmassnahmen 4.2.5</li> <li>• 3.2 Konzeption (Seite 23)</li> <li>• 3.3 Raumtypen Städtli Ring (Seite 35)</li> </ul>			

## Ausschnitt BGK Aadorferstrasse



Abbildung 64:  
BGK Aadorferstrasse,  
Tiefbauamt Kanton Zürich, 2022

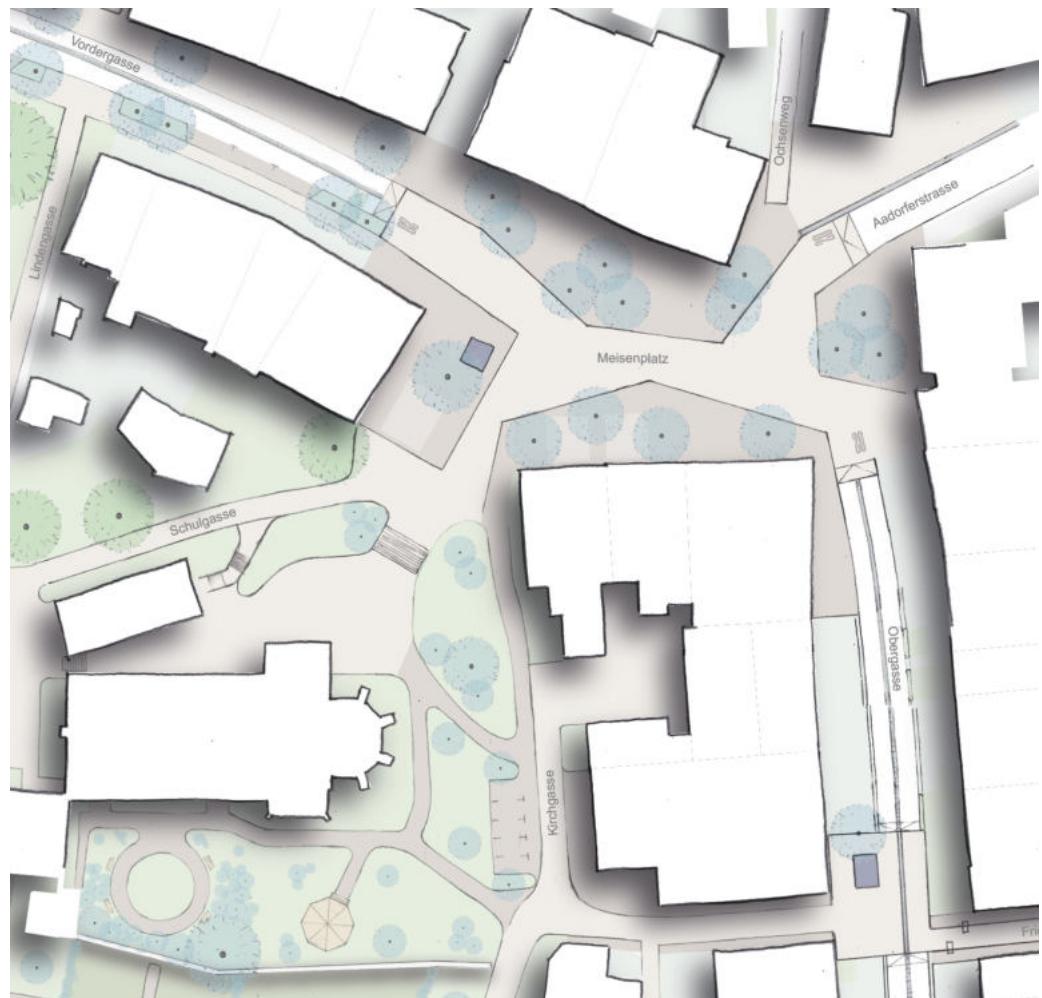


Abbildung 65:  
Ausschnitt Handskizze Meisenplatz

#### 4.2.7 Handbuch „Materialisierung und Möblierung Altstadt“



Zeithorizont	kurzfristig 2025-26	mittelfristig 2027-2029	längerfristig 2030-2034	Daueraufgabe
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Ziele</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung einheitliches/harmonisches Erscheinungsbild</li> <li>• Identifikation Ortsbild, typische Elemente</li> <li>• Abstimmung von öffentlichen und privaten Aussenräumen</li> <li>• Erhöhung Wiedererkennungswert der Altstadt</li> </ul>			
<b>Inhalt/ Produkte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestandesaufnahme</li> <li>• Überarbeitung und Ergänzung bestehendes Handbuch aufgrund Leitbild / BGK Altstadt</li> <li>• Präzisierung Elemente und deren Anwendung</li> <li>• Prinzipien für private Gebäudevorzonen (Empfehlungen)</li> </ul>			
<b>Perimeter</b>	Ortsbildperimeter Altstadt Elgg			
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Elgg			
<b>Schätzung Aufwand</b>	ca. 20-30'000 CHF			
<b>Abhängigkeiten / Bemerkung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit Sofortmassnahmen 4.2.5</li> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit BGK Altstadt 4.2.6</li> <li>• Abstimmung Erkenntnisse mit Grüne Mitte 4.2.4</li> </ul>			

## Beispiel Elemente-Objektblatt

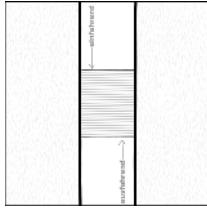
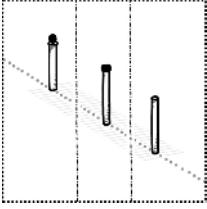
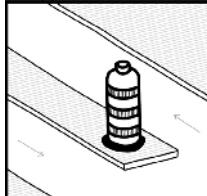
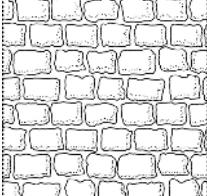
F-18 FGSO			B-24 Pollerreihe		
Gewichtung:			Gewichtung:		
Standard	Alternative	Spezialfall	Standard	Alternative	Spezialfall
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Anwendung in:					
1	2	3	4	1	2
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hinweise Anwendung/Materialisierung:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>ermöglicht eine optische Unterscheidung von unterschiedlichen Strassenabschnitten</li> <li>optische Akzentuierung ohne direkte Bremswirkung</li> <li>an Übergängen zwischen den Raumtypen anzuwenden</li> <li>das Element kann mit anderen Übergängen kombiniert werden</li> </ul>					
Bestandteil Regelwerk Tiefbauamt:					
ja	nein				
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>der Übergang ist nicht im Regelwerk TBA enthalten</li> <li>es gelten die Bestimmungen der VSS 40 214</li> </ul>					
					
					
D-17 Zweifarbiger Inselposten (gestreift)			A-14 Pflasterung (verfugt)		
Gewichtung:			Gewichtung:		
Standard	Alternative	Spezialfall	Standard	Alternative	Spezialfall
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Anwendung in:			Anwendung in:		
1	2	3	4	1	2
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Hinweise Anwendung/Materialisierung:					
<ul style="list-style-type: none"> <li>X-Last (schwarz/weiß oder schwarz/gelb)</li> </ul>					
					
					
Bestandteil Regelwerk Tiefbauamt:			Bestandteil Regelwerk Tiefbauamt:		
ja	nein		ja	nein	
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>der zweifarbige Inselposten (Gestalt) ist nicht im Regelwerk TBA enthalten</li> <li>bezüglich Fundamenten gilt Normalliste 837</li> <li>siehe auch Dokument «Markierung auf Haupt- und Nebenstrassen»</li> <li>es gilt VSS 40 822</li> </ul>					

Abbildung 67:  
Objektblätter Standards Staatsstrassen,  
Kanton Zürich 2022

## Beispiel Schema private Gebäudevorzone

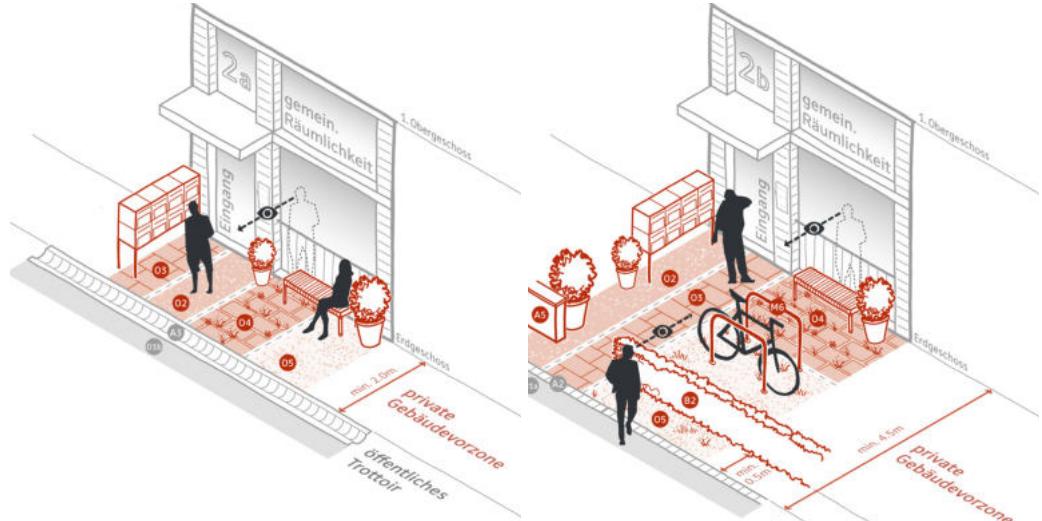


Abbildung 66:  
Schema Vorzonengestaltung,  
Arealentwicklung Döttingen, Metron 2024



## 5 Anhang













metron

Stahlrain 2  
Postfach

5201 Brugg  
Schweiz

[info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)  
+41 56 460 91 11