

## 6 Aufenthaltsstrassen

### 6.1 Leitsätze

#### Gesamtwirkung

- Aufenthaltsstrassen sind fussgängerfreundliche Verkehrsräume. Die Bedürfnisse der zu Fuss gehenden stehen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden im Vordergrund. Aufenthaltsstrassen sind verkehrsrechtlich Begegnungszonen (SSV Art. 22 b), Fussgängerzonen (SSV Art. 22 c) und Fahrverbotszonen.
- Sie sind in Wohngebieten und Geschäftsbereichen mit Mangel an privaten oder öffentlichen Freiflächen und an Orten mit publikumsorientierten Nutzungen wie Quartier- und Stadtzentren möglich.
- Der aufenthaltsorientierte Charakter ist durch eine flexibel nutzbare und übersichtliche Fläche zu unterstützen. Entsprechend den Nutzungsansprüchen kann der Begegnungsort gegebenenfalls mit einer fussgängerfreundlichen Ausstattung ausgerüstet werden.
- Der Strassenraum ist mit unterschiedlichen Nutzungszonen zu rhythmisieren und die Längsorientierung des Fahr-/ Gehbereichs ist zu brechen. Mögliche Massnahmen:
  - Ausbildung von platzartigen Zonen (Ausdehnung des Strassenraumes à Niveau von Fassade zu Fassade)
  - Anordnung von Bäumen
  - Wasserführende Elemente mittig anordnen
  - Friesstreifen quer: vereinzelt, in Ausnahmen, in Verbindung mit Querschnittsänderungen
- Der Zonenein- und -ausgang ist mittels einer Verengung des Strassenquerschnitts erkennbar zu machen (Torwirkung). Mögliche Massnahmen:
  - Rack Zonensignalisation entsprechend platzieren
  - Baum, Möblierung platzieren
  - Veloabstellplätze entsprechend anordnen

#### Querschnitt

- Es ist grundsätzlich eine absatzlose Fläche im Koexistenzprinzip (gegenseitige Rücksichtnahme, Dominanzausgleich im Strassenraum, ruhiger Verkehrsfluss) anzustreben.
- Bei Aufenthaltsstrassen, in welchen sich folgende besondere Begebenheiten finden, kann der Fahrbereich in gewissen Situationen mit einem minimalen Anschlag von höchstens 3cm (4cm gestürzt bei Velorouten) und/oder locker angeordneten Elementen angedeutet werden:
  - Erhöhtes Verkehrsaufkommen, welches nicht durch Anwohnende verursacht wird.
  - Aufenthaltsstrassen mit öffentlichem Verkehr.
  - Grosszügige Platzverhältnisse, welche eine Orientierungshilfe für den Fahrverkehr erfordern.
  - Erhöhtes Schutzbedürfnis im Bereich von Schulwegen.
  - In Abschnitten mit starkem Gefälle, welches Aufenthalt und Kinderspiel verunmöglicht.
  - Städtebauliche Gründe wie Blockrandgebiete (Vorzone sollten erkennbar bleiben; siehe 6.4.).

#### Tram / Bus

- Das Einrichten von Aufenthaltsstrassen ist auch auf Plätzen oder Strassen mit öV möglich. Beim Signalisieren von Begegnungszonen gilt es zu beachten, dass das Tram immer vortrittsberechtigt ist (Haltestellen nach VBZ Norm gestalten).
- Ein Anschlag von 3 cm zwischen dem Gehbereich und dem Fahrbereich ist zweckmässig und bei Vorhandensein von öV zwingend.
- Beruhigungsmassnahmen sind situationsbezogen auf den öV abzustimmen.

#### Parkierung

- Keine versetzte Parkierung
- Die Parkfelder sind so anzuordnen, dass entlang einer Aufenthaltsstrasse mindestens ein parkplatzfreier Bereich entsteht (Aufenthaltsschwerpunkte schaffen).
- Parkplätze nur wo nötig; keine verkehrsberuhigende Massnahme.

#### Behindertengerechtes Bauen

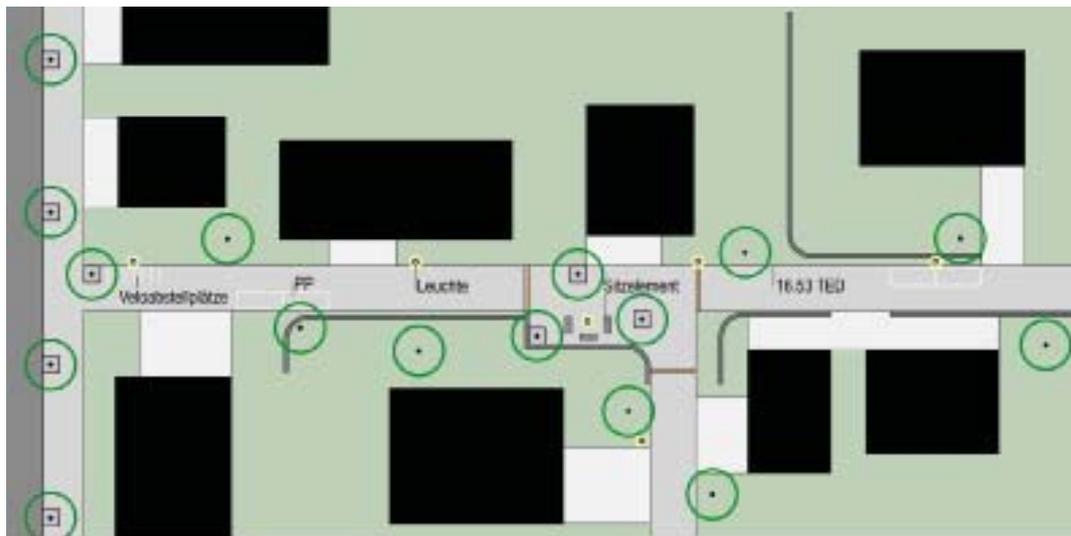
- Generell ist die Grundsatznorm SN 640075 Fussgängerkehr - Hindernisfreier Verkehrsraum zu beachten (Entwurfsstatus; Norm erscheint Ende 2013/Anfang 2014)

#### Projektteam:

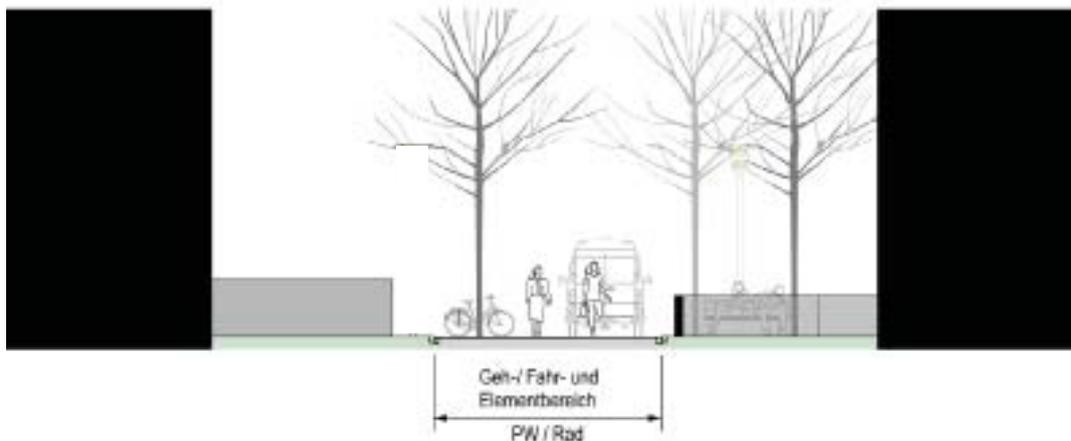
Gabrielle Dannenberger TAZ G+E  
Beat Jörgler TAZ G+E  
Heinz Koradi TAZ G+E  
Bernhard Kuhn TAZ W  
Christoph Suter TAZ M+V

## 6.2 Prinzip schmale Aufenthaltsstrassen

- Prinzip bei schmalen aufenthaltsorientierten Strassen anwenden.
- Unterschiedliche Nutzungszonen definieren (siehe 6.1. Mögliche Massnahmen).



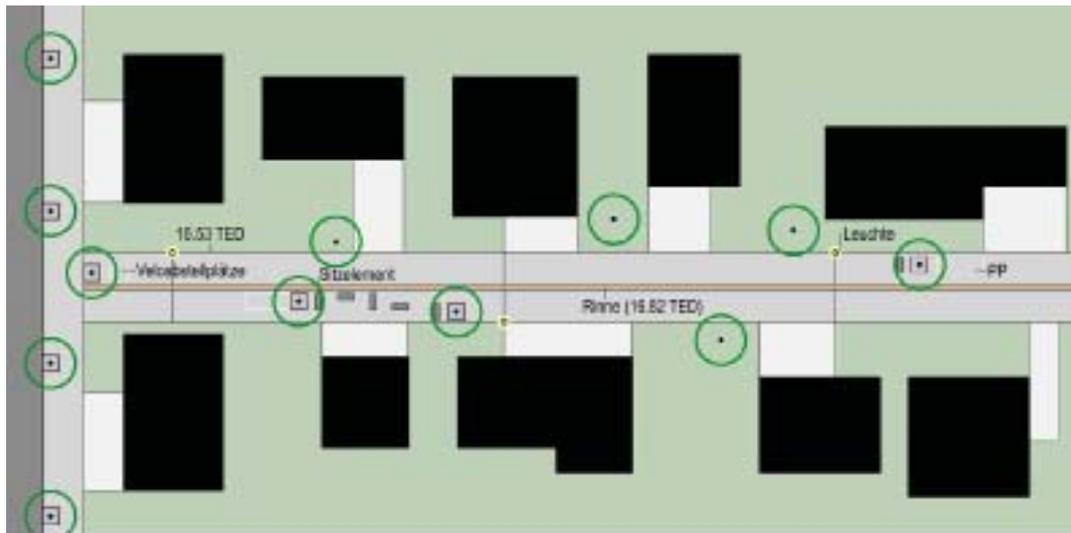
Schematische Situation



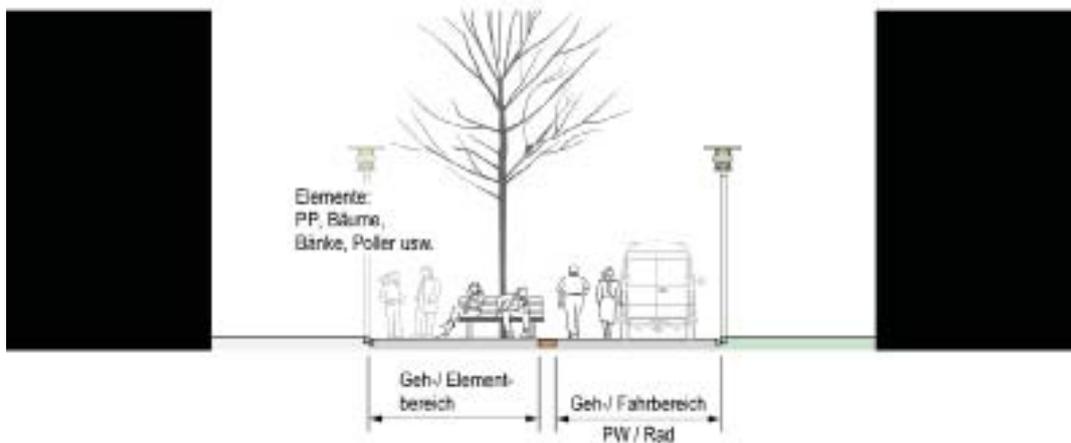
Schematischer Querschnitt

### 6.3 Prinzip Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne

- Prinzip bei aufenthaltsorientierten Strassen in Gebieten mit offener Bebauungsstruktur anwenden.
- Unterschiedliche Nutzungszonen definieren und taktil erfassbar machen.



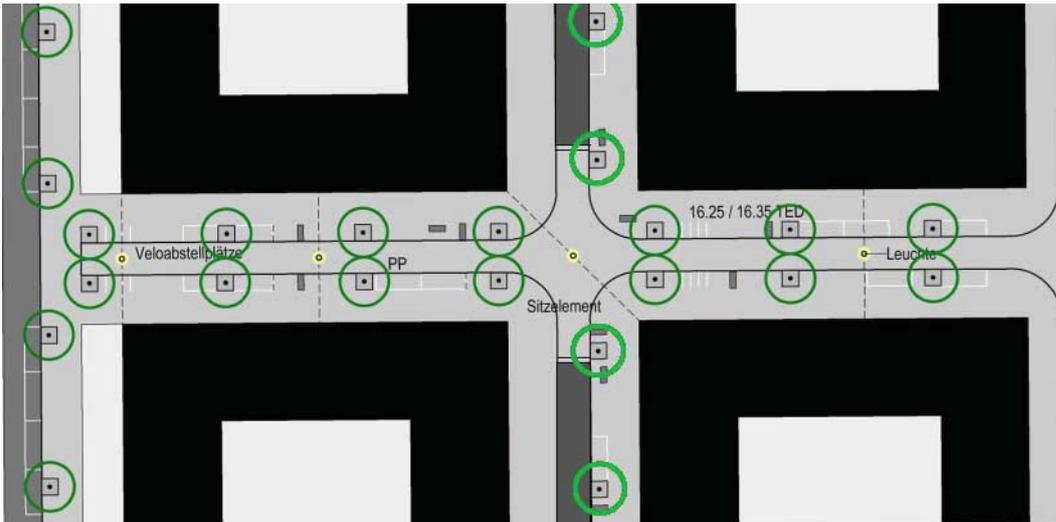
Schematische Situation



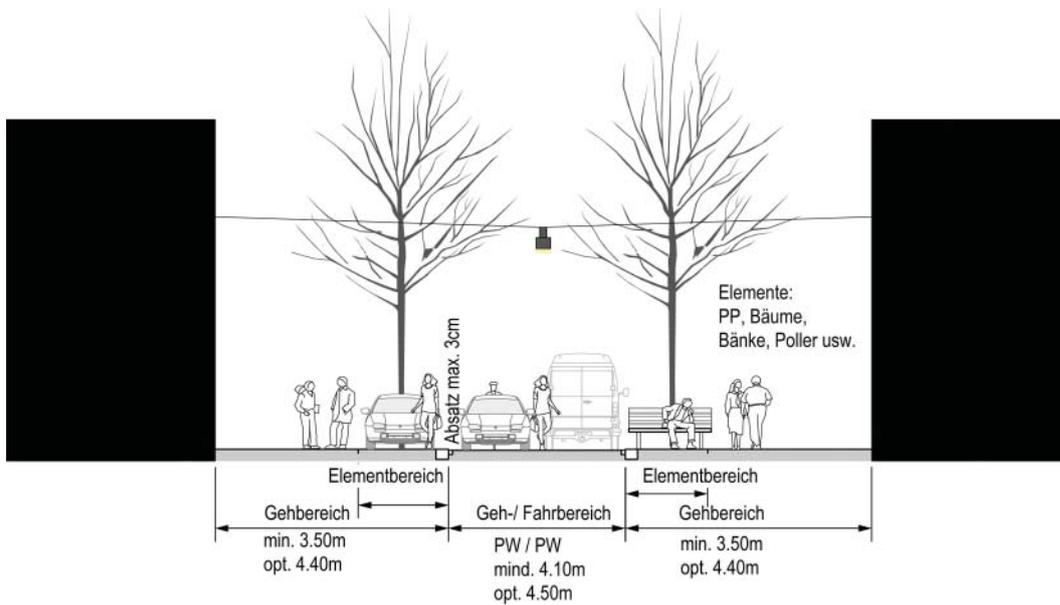
Schematischer Querschnitt

#### 6.4 Prinzip Aufenthaltsstrassen mit seitlichen Elementbändern

- Prinzip bei aufenthaltsorientierten Strassen in Blockrandgebieten anwenden.
- Wenn möglich durchgehende Baumalleen oder durchgehende Baumreihen einsetzen.
- Durchgehend gerade Ränder ohne Vertikalversätze entlang des gesamten Blockrandes.



Schematische Situation Blockrandgebiet



Schematischer Querschnitt

## 6.5 Beispiele



Aufenthaltsstrasse mit Seitenbändern  
Edisonstrasse - Randabschluss mit minimalem Anschlag, einseitig Elemente und Längsparkierung



Aufenthaltsstrasse mit Seitenbändern  
Limmatquai - Tram in Fahrverbotszone, beidseitige Randabschlüsse mit minimalem Anschlag und Elementen



Aufenthaltsstrasse mit Seitenbändern  
Bäregasse - Randabschluss mit minimalem Anschlag und Parkierung sowie Randabschluss ohne Absatz, Friesstreifen quer



Aufenthaltsstrasse mit Seitenbändern  
Huttenstrasse - Seitlich längsverlaufende Friesstreifen (ein- und dreireihig), Platzgestaltung mit Granitpflasterung à Niveau



Aufenthaltsstrasse mit Mittelrinne  
Seidengasse - Mittelrinne mit fussgängerorientierter Ausstattung in der Mitte des Strassenraumes, Bundsteinreihe



Torsituation am Zoneneingang; hier T30-Zone  
Langmauerstrasse



Schmale Aufenthaltsstrasse  
Huttensteig - Mischverkehrsfläche à Niveau ohne Kennzeichnung der Fahrbahn



Schmale Aufenthaltsstrasse  
Hinterbergstrasse - Beidseitiger Randabschluss mit minimalem Anschlag