



Strassen und Wege

Standards Stadträume

Kontakt:

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Verkehr und Stadtraum
Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich

Inhaltsverzeichnis

Strassen und Wege	3
Planungsgrundlagen	6
Hauptverkehrsachsen	7
Vierspurige Hauptverkehrsachsen	7
Zweispurige Hauptverkehrsachsen	8
Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Eigentrassee	9
Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Grüntrassee	10
Quartierstrassen	12
Quartierstrassen Tempo 50	12
Untervariante Tram im Mischverkehr	13
Quartierstrassen Tempo 30	14
Aufenthaltsstrassen	17
Schmale Aufenthaltsstrassen	18
Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne	19
Aufenthaltsstrassen mit Seitenbändern	19
Promenaden	21
Seepromenaden	21
Flusspromenaden	22
Panoramawege	23
Fuss- und Radwege	25
Trottoirs	26
Frei geführte Fuss- und Radwege	27
Steige	28

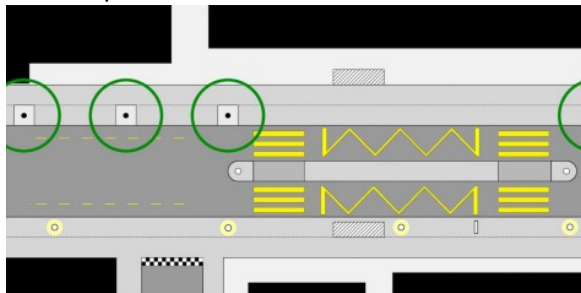
Strassen und Wege

Das Strassennetz der Stadt Zürich soll ein zusammenhängendes und sicheres System bilden. Es ist hierarchisch aufgebaut. Die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs müssen je angemessen berücksichtigt werden. Das Fusswegnetz soll feinmaschig sein und direkte, sichere Verbindungen bieten. Das Velonetz soll durchgehend sein und sichere sowie sichtbare Verbindungen bieten.

Die angrenzenden Gebäude, ihre Erdgeschossnutzungen und Vorzonen prägen Strassenräume wesentlich mit. Sind Fussverkehrsflächen in Quartierzentren attraktiv gestaltet, halten sich Menschen dort gerne auf. Davon profitiert das Umfeld, etwa der Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen, das Gastgewerbe und kulturelle Einrichtungen. In Wohngebieten und in der Umgebung von Schulhäusern erhöhen attraktive Fussverkehrsflächen die Wohn- und Freizeitqualität sowie die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen. Schulwege sind abwechslungsreich und sicher. Dazu tragen auch übersichtliche Querungen an geeigneten Stellen bei.

Gehen ist Fortbewegung, Aufenthalt und Erlebnis zugleich. Fussverkehrsflächen können einem oder mehreren der folgenden Zwecke dienen:

- pendeln – Arbeit, Ausbildung, Schule, Kindergarten
- flanieren – Aussicht, einkaufen
- Sport – spielen, laufen, radfahren, skaten
- verweilen – kommunizieren, erholen, sich aufhalten, schauen
- transportieren – einkaufen, umziehen



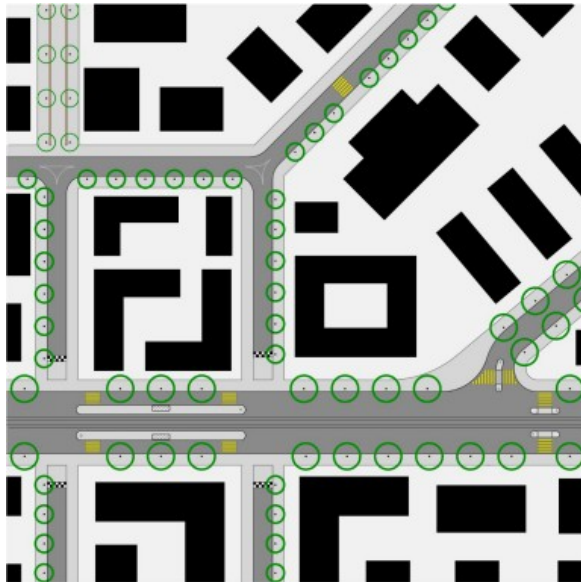
Typischer Strassenquerschnitt

Unterstützen Sie den ordnenden, verbindenden Charakter von Strassenräumen, indem Sie sie möglichst geradlinig anlegen und auf parallele, durchgehende Strukturen achten. Gliedern Sie den Raum in möglichst parallele, symmetrische Bänder: Gebäudevorzone, Trottoir, Elementband, Fahrbahn, Elementband, Trottoir, Gebäudevorzone. Setzen Sie, abgestimmt auf das Alleenkonzept, durchgehende Alleen und Baumreihen. Sie zählen zu den wichtigsten

vertikal und linear ordnenden Elementen.

Trottoirs sind primär für den Fussverkehr vorgesehen. Entlang von Strassen wird der Veloverkehr wo immer möglich getrennt vom Fussverkehr geführt (Radstreifen oder Radwege). Die konkrete Führungsweise wird ortsspezifisch entwickelt und ist abhängig von der Verkehrsbelastung und dem Temporegime.

Fahrbahnrande sollen durchgehend, möglichst symmetrisch und geradlinig gestaltet sein und wenige Höhenversätze und Radiuswechsel aufweisen. Vermeiden Sie Asymmetrien, abrupte Verschwenkungen der Fahrbahnrande und häufige Querschnittswechsel.



Übersicht Strassentypen

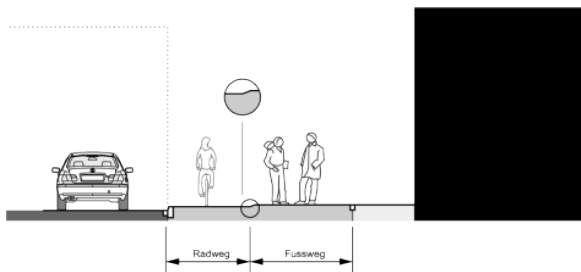
Ordnen Sie Verkehrsinseln und Verkehrsberuhigungsmassnahmen sorgfältig in den Strassenraum ein. Sind Querschnittswechsel notwendig, so gestalten Sie sie bei verkehrsorientierten Strassen verkehrsdynamisch-fließend, bei siedlungsorientierten Strassen und Kap-Haltestellen mit Winkeln von 45 oder 90°. Für Elemente wie Bäume oder Bänke ist das Elementband zwischen Fahrbahn und Gehbereich vorgesehen.

Stimmen Sie die Strassenbreiten auf die Funktion, die Belastung sowie auf die stadträumliche Bedeutung der Strasse respektive des Weges ab. Dimensionieren Sie die Fuss- und Veloverkehrsflächen anhand der Standards Fussverkehr und Velostandards.

Fusswege müssen zu allen Tages- und Jahreszeiten für alle Nutzenden des öffentlichen Stadtraums gut begehbar sein. Sorgen Sie dafür, dass Anfänge und Enden der Fusswege übersichtlich und leicht zu finden sind. Achten Sie insbesondere auf die Bedürfnisse von Behinderten, älteren Menschen und Kindern und generell auf folgende Punkte:

- direkte Wegführung, keine Umwege und Sackgassen
- komfortable und erlebnisreiche Linienführung mit Aufenthaltsbereichen
- angemessene Steigungen in Hanglagen
- gute Sichtverhältnisse bei Tag und Nacht

Menschen mit Sehbehinderung müssen die Begrenzung von Fussverkehrsflächen erkennen und ertasten können. Bieten Sie daher auf grossen, nicht linear gegliederten Flächen Führungselemente gemäss VSS-Norm SN 640 075 oder taktil-visuelle Leitlinien an.



Ertastbare Abgrenzung zwischen Rad- und Fussweg

Wenn Fussverkehrsbereiche (Fusswege oder Mischverkehrsflächen Fuss/Velo) seitlich an Radwege grenzen, muss die Trennung mittels schrägem Randabschluss 4 cm ertastbar ausgebildet sein (TED-Norm 16.26). Übergänge auf Radwege oder in Radstreifen auf der Fahrbahn können mit schrägem Randabschluss 4 oder 6 cm ausgebildet werden (TED-Normen 16.26 und 16.36).

Verwenden Sie für die Veloführung folgende Piktogramme:

- Mischverkehrsflächen Fuss/Velo: Fussverkehrs- und Velopiktogramm kombiniert
- Velo gestattet: keine Piktogramme

Trambereiche sind von Fussverkehrsflächen mindestens mit niedrigen Randabschlüssen abzugrenzen, entweder mit Versatz von 3 cm vertikal oder 4 cm schräg. Dies gilt auch bei kurzen Unterbrüchen eines Gehwegs, etwa für Tramdepot-Einfahrten. Grenzen Sie grössere Mischverkehrsflächen Tram-/Fussverkehr von reinen Fussverkehrsflächen baulich ab, und statten Sie sie mit Führungselementen nach VSS-Norm 640 075 oder mit taktil-visuellen Leitlinien aus.

Passen Sie Trottoirs entlang von Strassen sowie auf Plätzen, Verkehrsknoten und Brücken gestalterisch den übergeordneten Stadträumen und deren Bedeutung an (Dimensionierung anhand Standards Fussverkehr). Sie sind ein- oder beidseitig entlang der Fahrbahn zu führen.

Private Fusswege mit öffentlichem Wegrecht sollen als öffentliche Stadträume in Form und Funktion erkennbar sein. Gestalten Sie sie deshalb weitgehend mit Materialien und Elementen aus dem Elementkatalog.



Hardhof. Grüntrasse in landschaftlichem Freiraum.

Grüntrassees reduzieren den Strassenlärm um 3 bis 6 dB und werten Strassenräume mit Tramlinien auf. Sehen Sie sie vorzugsweise in durchgrüntem Aussenquartieren mit hohem Wohnanteil und breiten Strassenquerschnitten sowie bei Tramlinien vor, die parkähnliche Umgebungen queren. Strassen mit vielen Querungen für den motorisierten oder den Velo- und Fussverkehr eignen sich nicht für Grüntrassees, ebenso wenig innerstädtische Stadträume.

Begrünen Sie die Flächen nach Angaben von GSZ und VBZ und bilden Sie Übergänge zu Grünräumen fließend aus. Im Strassenraum werden Rasengittersteine eingesetzt und die Flächen dort mit einem Randstein RN 15 begrenzt, wo das Trassee wegen Querungen nicht ebenerdig sein muss. Kombinieren Sie

Grüntrassees mit anderen grünen Elementen wie Alleen, Baumreihen und grünen Vorgärten.

Planungsgrundlagen



Kantonspolizei Zürich, 2012

- VSS-Normen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, insbesondere:
 - VSS-Norm SN 640 075 Fussgängerkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum und
 - VSS-Norm SN 640 201 Geometrisches Normalprofil
- Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts (Leitfaden VSS), 2017
- Fachplanung Hitzeminderung, Grün Stadt Zürich GSZ, 2020
- Alleenkonzept, Grün Stadt Zürich GSZ, 1991
- Velostrategie 2030 der Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2021
- Quartierzentren, Aufwertung der Stadträume (Quarz), Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2006
- Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2013
- Empfehlung für die Planung von Strassenbahnanlagen auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, 2014
- Anforderungen VBZ an die Businfrastruktur im Strassenraum (ABIS), Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, 2018
- Velostandards Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement TED, 2016
- Standards Fussverkehr der Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2021
- Guideline Quickwins Hitzeminderung, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2022
- Merkblatt Hitzeminderung in Bauprojekten, Quickwins vor Einführung der Standards, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2022
- Arbeitshilfe Versickerung in Stadträumen, Entsorgung + Recycling Stadt Zürich ERZ, 2015
- Leitfaden Bauen an Stadtachsen und Plätzen, Amt für Städtebau Stadt Zürich AfS, 2021
- Faktenblatt Vortrittsverhältnisse in Tempo-30-Zonen, Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich DAV, 2021
- Merkblatt Velovorzugsrouten, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2022
- Arbeitspapier Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen auf Velovorzugsrouten, Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich DAV, 2022
- Richtlinie für Strassenbauprojekte in Amphibienzonen, Grün Stadt Zürich GSZ
- TED-Normen, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Stadt Zürich TED, insbesondere:
 - TED-Norm 16.01 bis 16.03 und 20.02

Hauptverkehrsachsen

Hauptverkehrsachsen verbinden Stadtteile, kanalisieren den motorisierten Individualverkehr, bilden die übergeordneten Achsen des öffentlichen Verkehrs und sind mehrheitlich Bestandteile des Velohauptnetzes.

Zu den Hauptverkehrsachsen gehören folgende Strassentypen:

- gemäss Richtplan: Staatsstrassen, Sammelstrassen
- gemäss Signalisationsverordnung SSV: Hauptstrassen
- gemäss VSS-Norm SN 640 040 b: Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen mit regionaler Bedeutung, Verbindungsstrassen mit zwischenörtlicher Bedeutung, Sammelstrassen

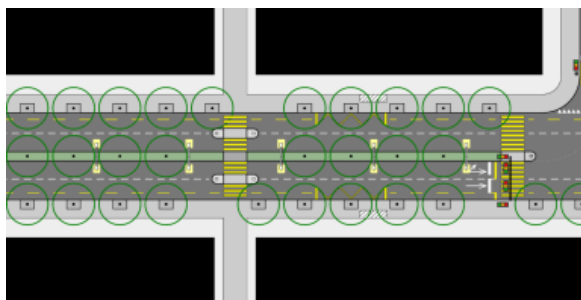
Da auf Hauptverkehrsachsen verschiedenste Fahrzeuge und viele Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren, müssen sie unterschiedlichen Ansprüchen genügen, dies oft bei beschränkten Platzverhältnissen. Üblich ist, die Verkehrsmittel getrennt und parallel zu führen. In Quartierzentren ist punktuell Mischverkehr zwischen motorisiertem und öffentlichem Verkehr möglich. Der Veloverkehr ist auf eigentrassierten Radstreifen oder -wegen zu führen.

Prüfen Sie, ob Flächen für den Fussverkehr vergrössert werden können (Dimensionierung anhand Standards Fussverkehr), und beziehen Sie den Prüfplan Mischverkehr mit ein. Eine angemessene Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr ist aber notwendig, damit er nicht auf Quartierstrassen ausweicht.

Ordnen Sie Querungen für den Fussverkehr bei Haltestellen, Kreuzungen und wichtigen Fussverkehrsverbindungen (gemäss kommunalem Richtplan sowie Schulwege) an. Sichern Sie diese mittels Inseln (gem. TED-Norm 16.83) und/oder Verkehrsregelungsanlagen. In bedeutenden Räumen des öffentlichen Lebens und wichtigen Aufenthaltsbereichen können flächige Querungsmöglichkeiten wie Mehrzweckstreifen eingesetzt werden.

Heben Sie das Trottoir beidseitig mit einem Höhenversatz klar von der Fahrbahn ab, und gestalten Sie Einmündungen von Quartierstrassen als Trottoirüberfahrten.

Vierspurige Hauptverkehrsachsen



Schematische Situation

Als vierspurige Hauptverkehrsachsen gelten Nationalstrassen 3. Klasse und in Ausnahmefällen Staatsstrassen. Setzen Sie hier drei durchgehende Baumreihen, bei Platzmangel eine Mittelbaumreihe.



Schematischer Querschnitt



Thurgauerstrasse. Freie Strecke mit grüner Mittelinsel und Allee.

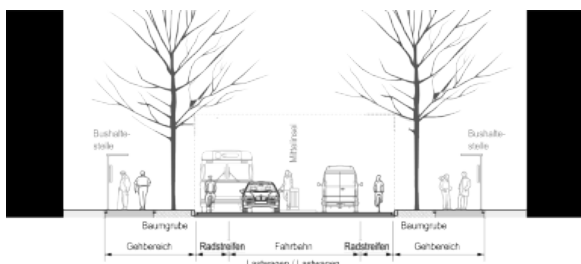


Pfingstweidstrasse. Freie Strecke mit Mittelinsel und seitlichem Tramtrasse. (Fotografen: Andrea Helbling)

Zweispurige Hauptverkehrsachsen



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Zweispurige Hauptverkehrsachsen sind Staatsstrassen, in Ausnahmefällen Sammelstrassen. Gestalten Sie diesen Strassentyp mit durchgehenden Alleen, bei Platzmangel sind auch durchgehende Baumreihen auf einer Strassenseite möglich.

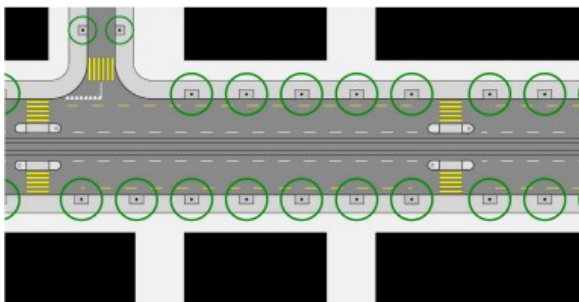


Schweighofstrasse. Freie Strecke mit Allee.

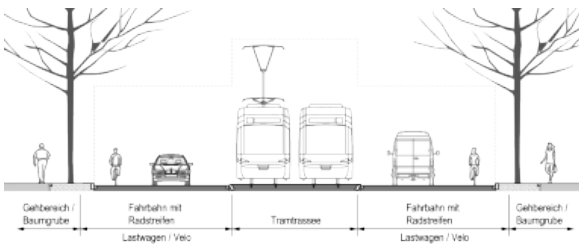


Gladbachstrasse. Allee, Querungen mit Mittelinsel für den Fussverkehr.

Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Eigentrasse



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Setzen Sie bei Staatsstrassen mit Tramverkehr möglichst durchgehende Alleen, bei Platzmangel durchgehende Baumreihen auf einer Strassenseite.

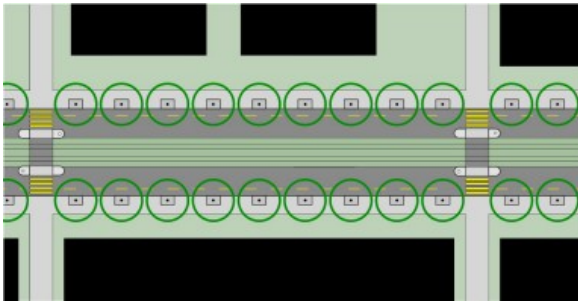


Albisriederstrasse. Freie Strecke mit Allee.

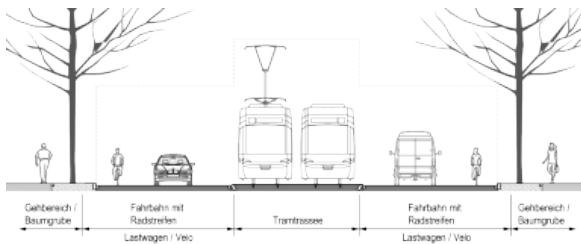


Birmensdorferstrasse. Freie Strecke mit Allee.
(Fotograf: Beat Bühler)

Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Grüntrasse



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Setzen Sie Grüntrassees nur in Kombination mit Alleen, Baumreihen und/oder durchgrüntem Vorgärten ein, und grenzen Sie das Grüntrassees wenn möglich mit Absatz ab.



Badenerstrasse. Freie Strecke mit Tram auf breitem Grüntrasse und Allee.



Aargauerstrasse. Freie Strecke mit teilbegrüntem Trasse und Baumreihe. (Fotografin: Andrea Helbling)

Quartierstrassen

Quartierstrassen sind siedlungsorientiert und oft verkehrsberuhigt. Sie dienen der Erschliessung und sammeln den Verkehr aus angrenzenden Erschliessungs- und Sammelstrassen.

Zu den Quartierstrassen gehören folgende Strassentypen:

- gemäss Richtplan: Sammelstrassen, Quartierstrassen
- gemäss Signalisationsverordnung SSV: Nebenstrassen, Tempo-30-Zonen
- gemäss VSS-Norm SN 640 040 b: Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen

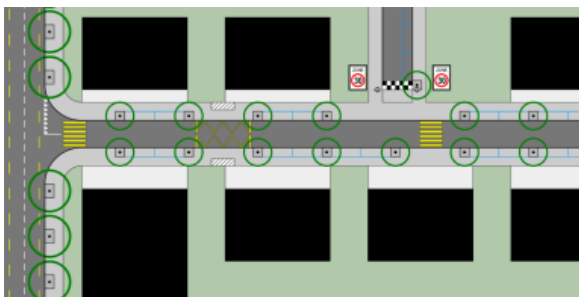
Unterstützen Sie den kleinräumigen Charakter mit gliedernden Strukturen und halten Sie die Fahrbahnbreite möglichst schmal. Die Mittellinie wird bei Tempo 30 nicht markiert.

Busse werden in der Regel im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Ordnen Sie bei hohem Verkehrsaufkommen den Veloverkehr eigentrasst an (Radstreifen oder Radweg). Bei tiefem Verkehrsaufkommen ist der Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr zweckmässig. Das Trottoir ist beidseitig mit einem Höhenversatz von der Fahrbahn abzuheben.

Der Fussverkehr soll Quartierstrassen bei Haltestellen, Kreuzungen und wichtigen Wegverbindungen queren können. Bei Bedarf ordnen Sie in bedeutenden Räumen des öffentlichen Lebens flächige Querungsmöglichkeiten wie Mehrzweckstreifen an.

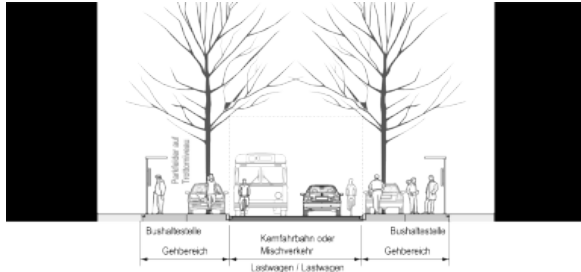
Gestalten Sie Eingänge zu Tempo-30-Zonen mit einer Trottoirüberfahrt (siehe Raumtyp Verkehrsknoten, Untertyp Kreuzungen und Einmündungen). Signalisieren Sie die Zone mit einem Rack (gem. TED-Norm 19.22).

Quartierstrassen Tempo 50



Schematische Situation

Setzen Sie auf Quartierstrassen Tempo 50 wenn möglich durchgehende Alleen, bei Platzmangel durchgehende Baumreihen auf einer Strassenseite ein.



Schematischer Querschnitt

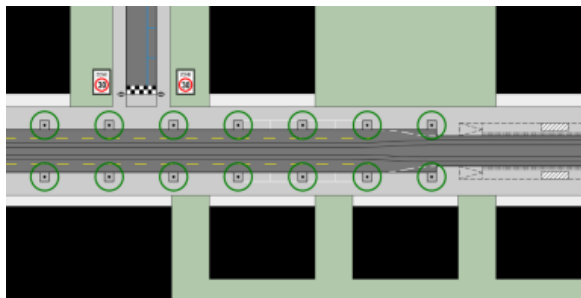


Franklinplatz. Überfahrbare Mehrzweckstreifen als Querungshilfe im Zentrum Oerlikon.

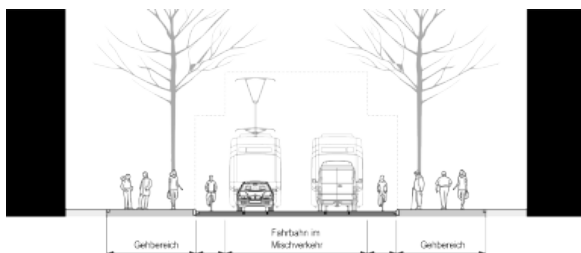


Bullingerstrasse. Fahrbahn mit Mittelinsel als Querungshilfe. (Fotografen: Andrea Helbling)

Untervariante Tram im Mischverkehr



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Verkehrt das Tram im Mischverkehr, setzen Sie wenn möglich durchgehende Alleen, bei Platzmangel durchgehende Baumreihen auf einer Strassenseite ein.

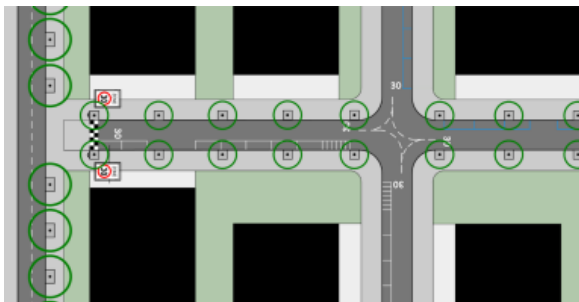


Weinbergstrasse. Haltestelle mit durchgehender Mittelinsel und Querung für Fussverkehr.

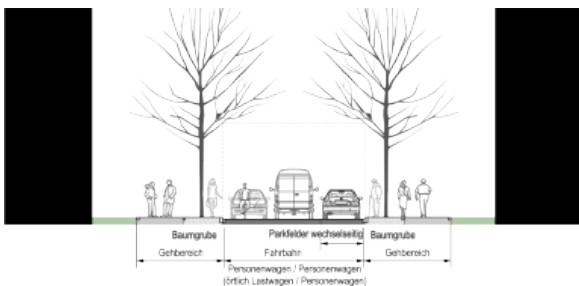


Seefeldstrasse. Mischverkehr mit motorisiertem Individualverkehr nur in einer Richtung. (Fotograf: Hannes Henz)

Quartierstrassen Tempo 30

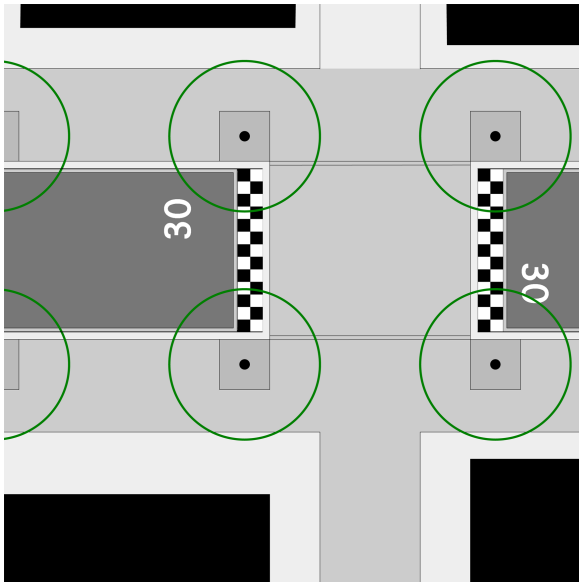


Schematische Situation

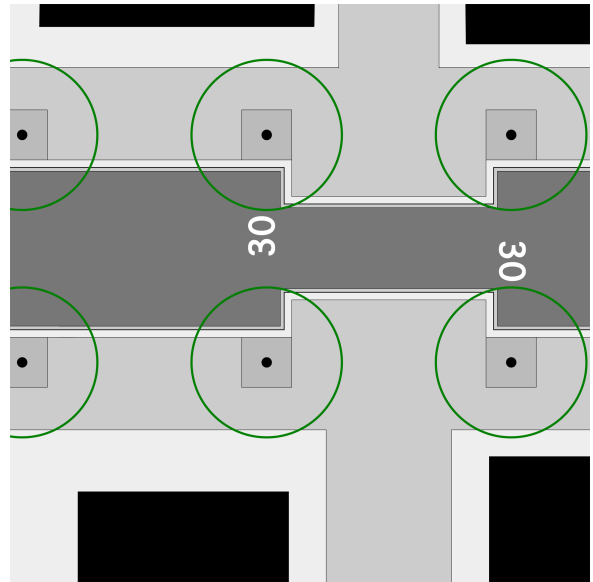


Schematischer Querschnitt

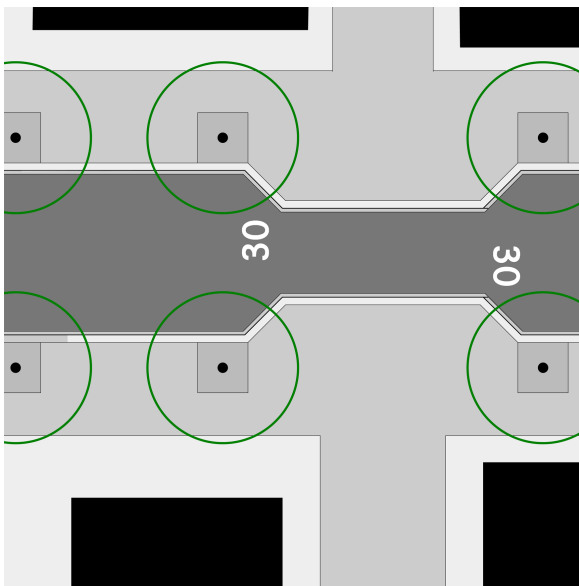
Setzen Sie bei Quartierstrassen mit Tempo 30, die der Erschliessung dienen, durchgehende Alleen, bei Platzmangel durchgehende Baumreihen auf einer Strassenseite ein. Grundsätzlich können Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen vom Fussverkehr überall und flächig gequert werden. Fussgängerstreifen sind nur in speziellen Fällen, bei Schulen oder Altersheimen, zulässig.



Vertikaler Versatz auf freier Strecke.



Trottoirnase 90° auf freier Strecke.



Trottoirnase 45° auf freier Strecke.



Weststrasse. Freie Strecke mit Parkierung und Baumreihe. (Fotografin: Andrea Helbling)



Guggachstrasse. Freie Strecke mit versetzten Parkplätzen und Allee.



Neugasse. Belagskissen.

Aufenthaltsstrassen

Aufenthaltsstrassen sind autofreie oder stark verkehrsberuhigte Strassen in Wohn- und Geschäftsvierteln, in denen die Bedürfnisse des Fussverkehrs im Vordergrund stehen oder dieser sogar vortrittsberechtigt ist.

Zu den Aufenthaltsstrassen gehören die folgenden Strassentypen:

- gemäss Richtplan: Quartierstrassen
- gemäss Signalisationsverordnung SSV: Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen, Fahrverbotszonen
- gemäss VSS-Norm SN 640 040 b: Erschliessungsstrassen

Der lineare Charakter ist bei Aufenthaltsstrassen weniger wichtig. Rhythmisieren Sie stattdessen den Strassenraum mit unterschiedlichen Nutzungszonen:

- Bilden Sie platzartige Zonen (Ausdehnung des Strassenraums von Fassade zu Fassade auf einem Niveau).
- Ordnen Sie Bäume entsprechend an.
- Setzen Sie wasserführende Elemente mittig.
- Quer angelegte Friesstreifen können die Zonierung betonen.

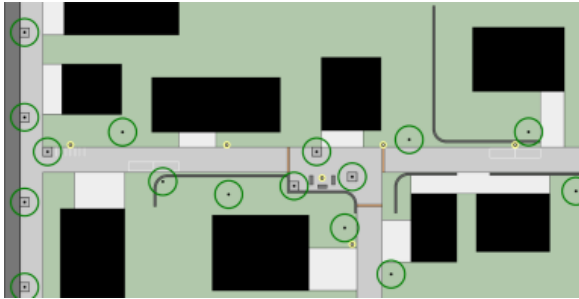
Beginn und Ende der Zone können Sie mit einer Strassenverengung markieren, etwa, indem Sie das Rack Zonensignalisation geschickt platzieren oder Bäume, Möblierung oder Veloabstellplätze einsetzen.

Gestalten Sie die Fläche übersichtlich, und stellen Sie sicher, dass sie flexibel nutzbar ist. Wählen Sie eine entsprechende Möblierung. Aufenthaltsstrassen sollen Fussgängerinnen und Fussgänger zum Verweilen einladen.

In einer Begegnungszone sollen sich die Verkehrsteilnehmenden auf einer ebenen Fläche in einem ruhigen Verkehrsfluss gleichberechtigt begegnen und aufeinander Rücksicht nehmen. In Tempo-30-Zonen wird der Fahrbereich mit einem minimalen Höhenversatz von 3 cm vertikal oder 4 cm schräg, in anderen Typen von Aufenthaltsstrassen mit locker angeordneten Elementen angedeutet.

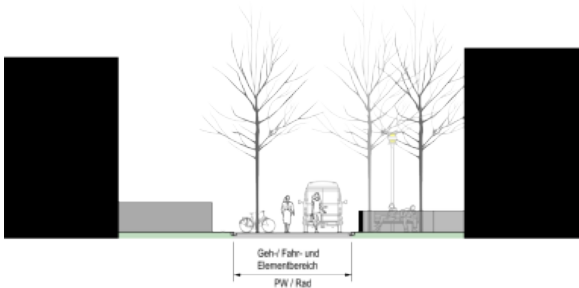
Das Einrichten von Aufenthaltsstrassen ist auch auf Plätzen oder Strassen mit öffentlichem Verkehr möglich. Beachten Sie beim Signalisieren von Begegnungszonen, dass das Tram immer vortrittsberechtigt ist, und gestalten Sie die Haltestellen nach VBZ-Normen. Beruhigungsmassnahmen sind auf den öffentlichen Verkehr abzustimmen.

Schmale Aufenthaltsstrassen



Schematische Situation

Definieren Sie bei schmalen aufenthaltsorientierten Strassen unterschiedliche Nutzungszonen.



Schematischer Querschnitt

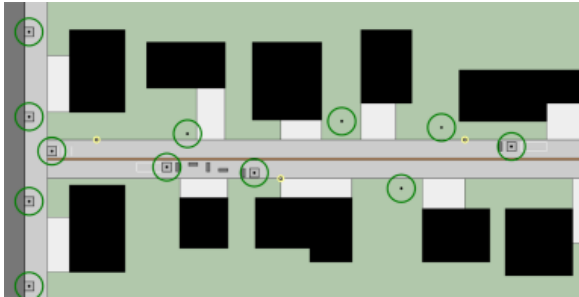


Huttensteig. Mischverkehrsfläche auf gleichem Niveau ohne Kennzeichnung der Fahrbahn in Begegnungszone.



Hinterbergstrasse. Beidseitiger Randabschluss mit minimalem Anschlag in Tempo-30-Zone.

Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Definieren Sie in Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne unterschiedliche Nutzungszonen, und setzen Sie diese mit verschiedenen Belägen oder mit Versätzen voneinander ab. Achten Sie darauf, dass die Unterschiede auch für Sehbehinderte taktil erfassbar sind.

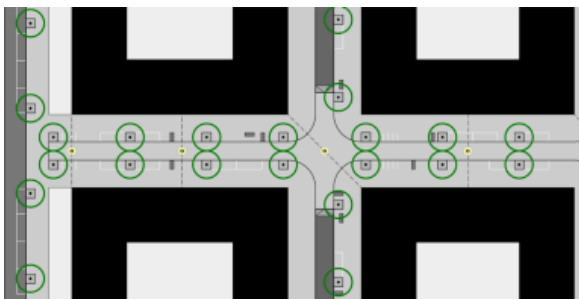


Seidengasse. Mittlerer Friesstreifen mit Elementen für Fuss- und Veloverkehr in Fahrverbotszone.



Binzallee. Chaussierter Aufenthaltsbereich mit seitlichen Rinnen in Fahrverbotszone.

Aufenthaltsstrassen mit Seitenbändern



Schematische Situation

Gestalten Sie Aufenthaltsstrassen – ausgenommen Begegnungszonen – in Blockrandgebieten wenn möglich mit durchgehenden Alleen oder durchgehenden Baumreihen. Die Ränder müssen entlang des ganzen Blocks gerade und ohne Horizontalversätze ausgeführt werden.



Schematischer Querschnitt



Limmatquai. Tram in Fahrverbotszone, beidseitige Randabschlüsse mit minimalem Anschlag und Elementen.



Huttenstrasse. Seitlich längs verlaufende Friesstreifen (ein- und dreireihig), Platzgestaltung mit Granitpflasterung auf gleichem Niveau in Begegnungszone.

Promenaden

Promenaden sind repräsentative Erholungs- und Aufenthaltswege mit hohem Erlebniswert. Sie liegen an stadtlandschaftlich attraktiven Orten, etwa entlang des Zürichsees, an Aussichtslagen, Flüssen, Bächen und entlang des Gleisfelds. Promenaden sind wichtige Orientierungspunkte, zentrale Orte des öffentlichen Lebens und von hoher touristischer Bedeutung. Die wichtigste Funktion der Promenade ist das Flanieren. Hier sollen Menschen beobachten, kommunizieren, konsumieren, sich erholen sowie Aussicht und Atmosphäre geniessen können.

Promenaden dienen vor allem Fussgängerinnen und Fussgängern. Wo keine wichtige Veloverbindung (Velovorzugsroute / Velohauptnetz) durchführt und nicht mit Konflikten zu rechnen ist, darf der Veloverkehr im Koexistenzprinzip geführt werden.

Gestalten Sie Promenaden als breite, vornehme Wegachsen mit Gehbereichen und platzartigen Aufenthaltszonen, und gliedern Sie sie behutsam in die stadtlandschaftliche Situation ein. Setzen Sie Ein- und Ausblicke ebenso sorgfältig und differenziert wie die Zugänge zum Wasser bei See- und Flusspromenaden. In Randbereichen von See- und Flussanlagen können Sie publikumsorientierte Nutzungen wie Boulevardcafés oder Kioske vorsehen.

Nehmen Sie Elemente wie Bänke oder Beleuchtungskörper aus dem übergeordneten Stadtraum auf. Achten Sie darauf, sie linear und in einer Weise anzuordnen, dass sie die Blickbeziehungen nicht stören. Eine dezente und nicht blendende Beleuchtung trägt entscheidend zur Attraktivität der Promenaden in der Nacht bei.

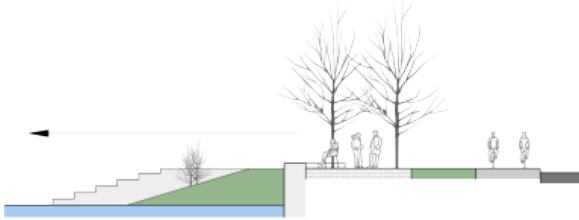
Standardbeläge von landschaftlich geprägten Promenaden sind wasserdurchlässig, etwa aus Brechsand. Setzen Sie bei sehr städtisch geprägten Promenaden Asphalt und in historischen Kontexten wie der Altstadt und ehemaligen Dorfkernen Pflasterungen aus Quarzsandstein ein.

Seepromenaden



Schematische Situation

Die Promenaden entlang des Zürichsees sind Teil von übergeordneten Uferanlagen. Da die Bevölkerung sie auf vielfältige Weise als Naherholungsgebiet nutzt, sind sie möglichst breit zu halten.



Schematischer Querschnitt

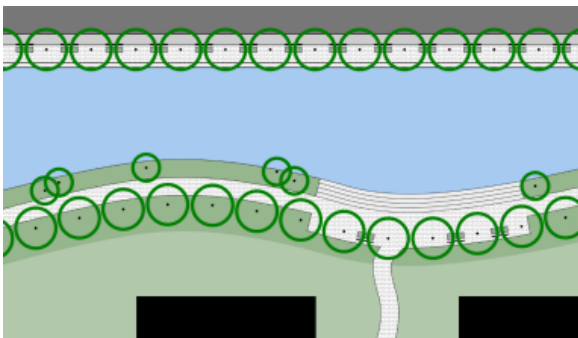


Utoquai. Terrassierte Promenade entlang rechtem Seeufer, begleitende Allee, rückwärtige Strasse.



Cassiopeiastrasse Wollishofen. Steg mit Aussichtskanzeln als Lückenschluss des Fusswegnetzes. (Fotograf: Martin Stollenwerk)

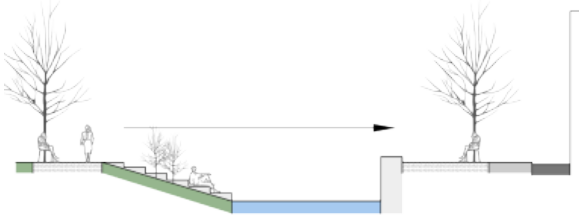
Flusspromenaden



Schematische Situation

Flusspromenaden befinden sich entlang der Limmat, der Sihl und der grösseren Bachläufe. Den Ausblick begrenzen gegenüberliegende Gebäudefronten, Grünanlagen oder Strassenzüge mit Baumreihen.

Flusspromenaden bilden in Kombination mit grossflächigen Grünanlagen übergeordnete Grünzüge. Sie sind meist weniger breit als Seepromenaden.



Schematischer Querschnitt



Wipkinger-Park. Promenade mit Treppenstufen zur Limmat, wasserdurchlässiger Belag, angrenzende Grünanlage.



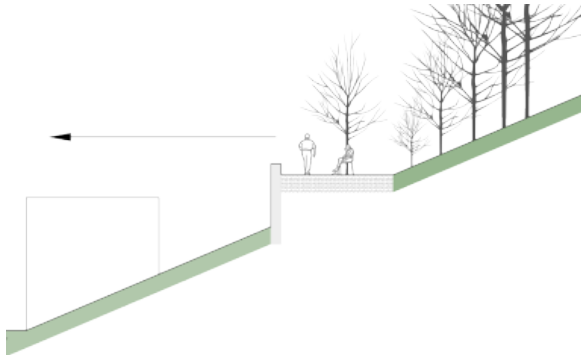
Sihlpromenade. Promenade zwischen Sihl und Bahnlinie, Asphalt / wasserdurchlässiger Belag, durchgehende Baumreihe.

Panoramawege



Schematische Situation

Panoramawege sind Wege in Hanglagen mit Aussicht. Sorgen Sie bei Aufweitungen der Wege für eine möglichst hindernisfreie Aussicht über die Stadt und das Umland bis zu den Bergen (vgl. Festlegungen in Richt- und Nutzungsplanung zur Freihaltung der Sicht). Panoramawege sollen möglichst durchlässige Beläge aufweisen und von Vegetationsflächen begrenzt werden, was ihnen einen weichen Charakter verleiht.



Schematischer Querschnitt



Friesenberg. Panoramaweg zwischen Uetliberg und Triemlisplatz, Asphalt, platzartige Aufweitungen, Einzelbäume und Bänke.



Orellistrasse/-weg. Panoramaweg entlang Waldrand Zürichberg, Asphalt, in Waldsaum zurückversetzte Bänke.

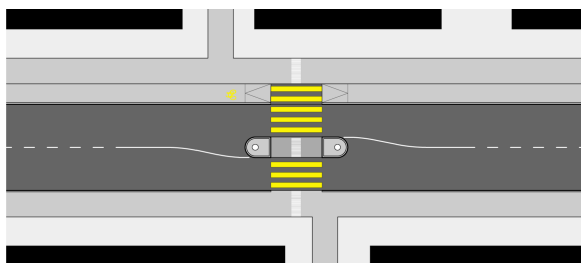
Fuss- und Radwege

Fuss- und Radwege sollen ein feinmaschiges, durchgehendes Netz über das ganze Siedlungsgebiet hinweg bilden. Neben Trottoirs und Steigen behandelt dieses Kapitel Fuss- und Radwege, die frei durch Wohngebiete geführt werden, aber keine Flur- und Waldwege ausserhalb des besiedelten Stadtgebiets.

Gestalten Sie sie zurückhaltend als funktionale Alltags- und Verbindungswege in ausreichender Breite (Dimensionierung anhand Standards Fussverkehr bzw. Velostandards). Die Wegführung folgt möglichst direkt der Wunschlinie. In Hanglagen können dazu Treppenwege oder Steige nötig sein.

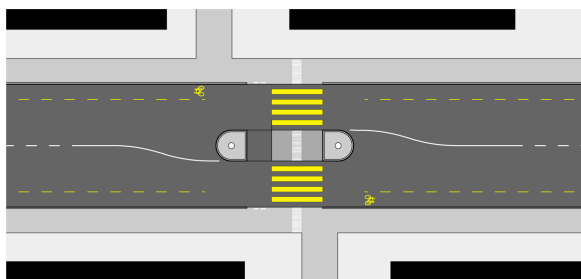
Eigenständige, strassenunabhängige Wege entlang von Bahnlinien, Grünanlagen und Hochbauten mit Umschwung sind räumlich und funktional auf diese abzustimmen. Gestalten Sie sie pro Abschnitt als Einheit.

Führen Sie Anfang und Ende eines Weges sowie seine Zugänge und Abzweigungen besonders übersichtlich aus. Sorgen Sie bei Fuss- und Radwegen für eine angemessene Beleuchtung. Das Längsgefälle darf nicht mehr als 6 % betragen, ansonsten sind Alternativrouten anzubieten. Planen Sie bei Steigen neben Treppen auch Schieberampen für Kinderwagen und Velos.



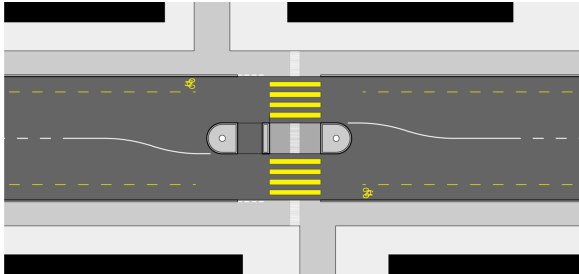
Radweg mit Rampen vor Fussgängerstreifen

Radwege führen Sie vor Fussgängerstreifen mit Rampen auf Fahrbahnniveau. Machen Sie den Fussgängerstreifen durch eine deutliche Trottoirabsenkung oder eine taktil-visuelle Markierung kenntlich. Sind die Platzverhältnisse eng, kann die Fahrbahnbreite reduziert werden. Die Rampen des Radwegs liegen dann möglichst nah beim Fussgängerstreifen.



Velofurt ohne Aufsatz

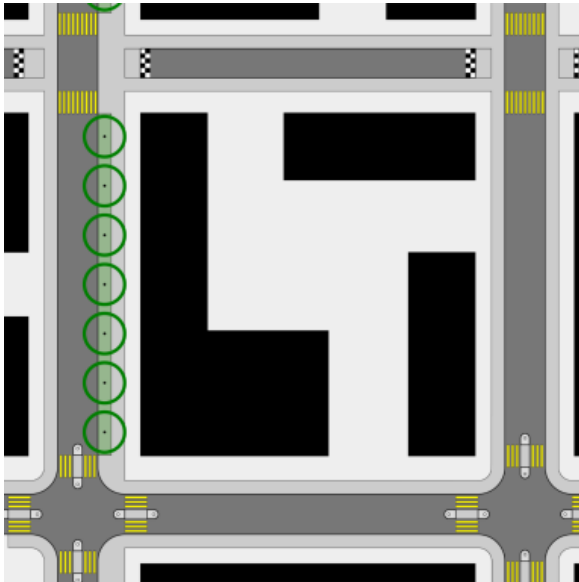
Bei Fussgängerschutzinseln (TED-Norm 16.83) muss die Mittelinsel ertastbar sein, die Velofurt hingegen hat keinen Absatz in Fahrtrichtung des Velos. Liegt die Velofurt innerhalb der Insel, wird der Randabschluss aus gestalterischen Gründen à Niveau durchgezogen. Zwischen Furt und Aufstellbereich des Fussverkehrs kann ein Aufsatz von min. 0.40 m Breite angeordnet



Velofurt mit Aufsatz

werden.

Trottoirs



Trottoirs können ein- oder beidseitig an Fahrbahnen liegen. Führen Sie Trottoirs entweder unmittelbar entlang der Fahrbahn oder grenzen Sie sie durch ein Elementband davon ab.

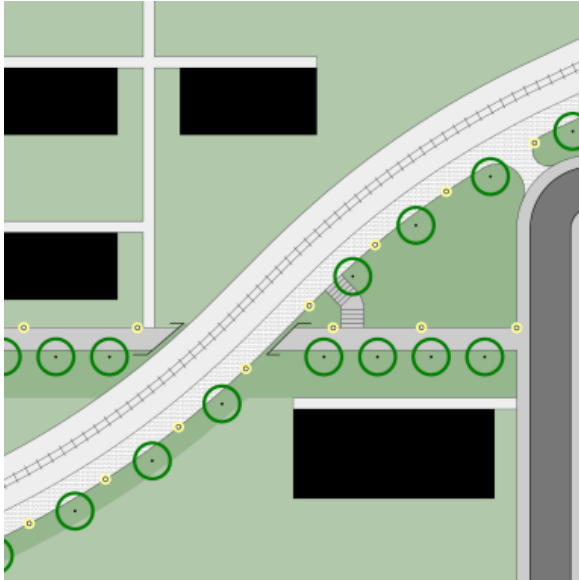


Engelschvierterstrasse. Breites Trottoir mit Zuschlag zu Fahrbahnparkierung.



Seefeldstrasse. Breites Trottoir mit Zuschlag zu Trottoirparkierung und Schaufenster.

Frei geführte Fuss- und Radwege



Frei geführte Fuss- und Radwege befinden sich entlang von Bahnlinien und zwischen Baufeldern, wenn sich dort keine trennende Strasse befindet.

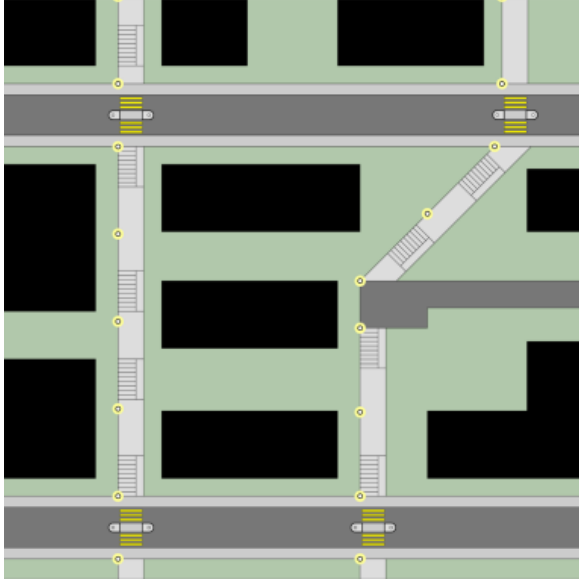


Mühleweg Zürich-West. Kurze Wegverbindung zur Pfingstweidstrasse. (Fotograf: Hannes Henz)

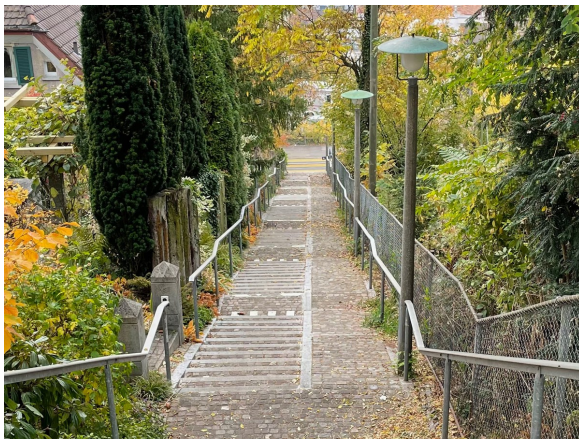


Gleisbogen Zürich West. Erdbeerrot eingefärbter Weg entlang ehemaligem Industriegleis. (Fotografin: Gabrielle Dannenberger)

Steige



Steige sind Wege mit Gefällen über 6 %. Sie verbinden parallel zum Hang laufende Strassen. Bei Steigen muss immer eine hindernisfreie alternative Wegführung vorhanden sein.



Bellikersteig. Treppenweg mit Schieberampe für Velos und Kinderwagen.



Spyri-Steig. Treppenweg gepflastert, mit Handlauf und Schieberampe, abgegrenzt durch Sträucher und Hecken.