



Aussen- und Strassenraumgestaltung	
Beschreibung	<p>Durch eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums und ein darauf abgestütztes Erschliessungskonzept wird Platz zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs gewonnen. Der Strassenraum soll in Quartierzentren, Wohn- und Arbeitsplatzgebieten einen attraktiven Rahmen auch für nichtverkehrliche Nutzungen bieten.</p> <p>Wohnquartiere Verkehrsberuhigungsmassnahmen tragen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bei und erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. In den Wohnquartieren besteht die Möglichkeit, Begegnungs- und Tempo-30-Zonen einzuführen sowie (Teil-) Fahrverbote oder die Errichtung einer autoarmen / autofreien Siedlung zu prüfen (► MB Parkraummanagement Planen+Bauen). Neben diesen betrieblichen Massnahmen werden gestalterische und bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung umgesetzt.</p> <p>Geschäfts- und Arbeitsbereiche Zu berücksichtigen ist die passende Ausgestaltung für den Fuss- und Veloverkehr sowie die geeigneter Infrastruktur im direkten Umfeld eines Einkaufsgeschäfts, Gewerbe- oder Dienstleistungsbetriebs. Einkaufsgeschäfte, Restaurants oder Cafés profitieren von einer attraktiven Strassenraumgestaltung.</p>
Vorgehensschritte/ Teilmassnahmen	<p>Die Planungshoheit auf öffentlichem Grund liegt bei der Stadt oder beim Kanton Zürich. Die Zusammenarbeit mit den entsprechenden Stellen ist daher unerlässlich.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Betriebs- und Gestaltungskonzept im öffentlichen Strassenraum für Fussgänger/-innen, Velofahrende, den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr entwickeln.▪ Arealinternes (Fein-)Erschliessungskonzept (Zugänglichkeit, Durchlässigkeit) erarbeiten, Schnittstellen zum öffentlichen Strassenraum definieren und Wunschlinien der Nutzenden berücksichtigen.▪ Begegnungszone: Mit der Begegnungszone wird den Fussgänger/-innen in Wohn- und Geschäfts-/Arbeitsbereichen (Orte mit wesentlichem Fussverkehrsaufkommen) mehr Raum mit höherer Aufenthaltsqualität zugestanden.▪ Tempo-30-Zonen: Eine Geschwindigkeitsreduktion bringt im begrenzten Strassenraum Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden. Mit niedrigeren Geschwindigkeiten kann die Unfallhäufigkeit und vor allem die Unfallschwere gesenkt werden.▪ Einmündungen: Einmündungen von untergeordneten Tempo-30-Strassen sollen mit Trottoirüberfahrten ausgebildet werden. Damit bleibt die ÖV-Bevorzugung gewährleistet und die Hauptstrasse vortrittsberechtigt, was der Strassennetzhierarchie entspricht.▪ (Teil-)Fahrverbote andenken.▪ Torsituation: Signal zum Ankündigen eines ausfahrenden LKWs, eventuell flache Gelenkbus taugliche Anrampung vorsehen.
Kosten/Aufwand	<p>Die Investitionskosten in den Strassenraum sind sehr hoch, fallen aber hauptsächlich bei der Stadt Zürich an. Die Betriebskosten sind dagegen eher tief. Bis eine Massnahme komplett umgesetzt werden kann, dauert es durchschnittlich 2 bis 5 Jahre.</p>
Beteiligte	<p>Federführung: Stadt Zürich</p> <p>Weitere: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft, Planungsbüro, Verkehrsplaner/-in, Mobilitätsverantwortliche/r, Kanton</p>



Weiterführende Informationen	<p>Wir beraten Sie</p> <ul style="list-style-type: none">▪ www.stadt-zuerich.ch/impulsmobilitaet <p>Spezifische Informationen</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Vollzugshilfe Verkehrsberuhigung innerorts (ASTRA, 2003) ► Link▪ Tempo-30-Zonen ► Link▪ Begegnungszone Stadt Zürich ► Link▪ Plattform autofrei / autoarm Wohnen ► Link <p>Best Practice</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Beispiele von Begegnungszonen ► Link▪ Stadtlounge ► Link
-------------------------------------	--