




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>Mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen können der Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Neben baulichen Massnahmen besteht die Möglichkeit, in den Wohnquartieren Begegnungszonen und Tempo-30-Zonen einzuführen sowie (Teil-)Fahrverbote einzurichten. Mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen sinkt die Lärmbelastung und die Unfallhäufigkeit, vor allem auch die Unfallschwere. Damit steigt die Lebensqualität im Quartier.</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">▪ Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), sinnvollerweise unter Einbezug der Bewohnerschaft.▪ Prüfen von möglichen Massnahmen und eventuell Einbezug/Auftrag an Planungsbüro:<ul style="list-style-type: none">○ Betriebs- und Gestaltungskonzept im öffentlichen Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr.○ Arealinternes (Fein-)Erschliessungskonzept (Zugänglichkeit, Durchlässigkeit) erarbeiten, Schnittstellen zum öffentlichen Strassenraum definieren und Wunschlinien der Nutzenden berücksichtigen.○ Begegnungszone: Mit der Begegnungszone erhalten den Fussgänger/-innen mehr Raum mit höherer Aufenthaltsqualität.○ Tempo-30-Zonen: Eine Geschwindigkeitsreduktion bringt im begrenzten Strassenraum Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden. Mit niedrigeren Geschwindigkeiten sinkt die Unfallhäufigkeit und vor allem die Unfallschwere.○ 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.○ Veloverkehr: Gute Veloinfrastruktur und Führung des Veloverkehrs mit Markierungen und Signalisation durch die Siedlung fördert das Velofahren. Eine gut ausgestattete Veloabstellanlage ist eine weitere Massnahme zur Förderung des Veloverkehrs (► MB Veloabstellplätze) (► MB Ergänzende Veloinfrastruktur) (► MB Velosharing) (► MB Erschliessung Fuss- und Veloverkehr).○ (Teil-)Fahrverbote andenken.○ Markierungen sind zulässig, sollten aber möglichst zurückhaltend eingesetzt werden (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung).	
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	Federführung: Stadt Zürich Weitere: Liegenschaftsverwaltung, Planungsbüro, VerkehrsplanerIn, Mobilitätsverantwortliche/r
Weiterführende Informationen	Wir beraten Sie <ul style="list-style-type: none">▪ www.stadt-zuerich.ch/impulsmobilitaet Spezifische Informationen <ul style="list-style-type: none">▪ Vollzugshilfe Verkehrsberuhigung innerorts (ASTRA, 2003) ► Link▪ Tempo-30-Zonen ► Link▪ Begegnungszone Zürich ► Link Best Practice <ul style="list-style-type: none">▪ Beispiele von Begegnungszonen ► Link