



Haltestellen

Standards Stadträume

Kontakt:

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Verkehr und Stadtraum
Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich



Inhaltsverzeichnis

Haltestellen	3
Planungsgrundlagen	6
Endhaltestellen	7
Platzartige Endhaltestellen	7
Endhaltestellen auf Verkehrsknoten	8
Landschaftliche Endhaltestellen	9
Platzartige Buswendeschlaufen	10
Knotenhaltestellen	12
Knotenhaltestellen Zentrum	12
Knotenhaltestellen Peripherie	13
Linienhaltestellen	14
Inselhaltestellen	14
Kap-Haltestellen	15
Trottoirhaltestellen	16
Fahrbahnhaltestellen Bus mit Mittelinsel	17

Haltestellen

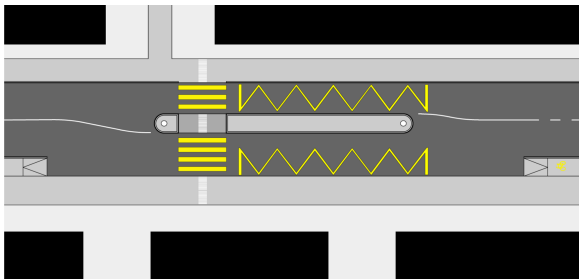


Überblick Haltestellentypen

Tram und Bus haben in Zürich einen hohen Stellenwert und prägen den öffentlichen Stadtraum. Haltestellen sind in den Stadtraum eingebettet, funktionieren aber eigenständig und bieten Zugang zum öffentlichen Verkehr. Je nach Anzahl Fahrgäste braucht es Nutzungsangebote, wie geschützte Wartebereiche, ZüriWCs oder Kioske, für einen kürzeren oder längeren Aufenthalt. Haltestellen werden so zu zentralen Treff- und Orientierungspunkten.

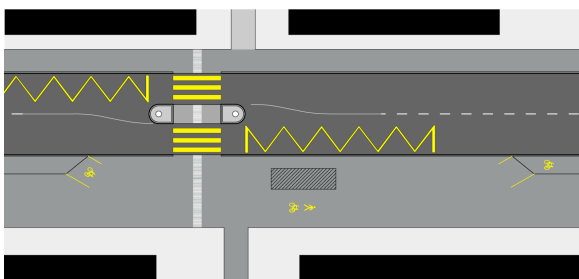
Haltestellen sind als inselartige Einheiten klar erkennbar in übergeordnete Raumtypen integriert. Dimensionieren Sie die Randzonen der übergeordneten Räume grosszügig. Wählen Sie die Geometrien so, dass sie entweder den Inselcharakter oder das räumliche Umfeld stärken. Haltestellen können Plätze und grosse

Verkehrsknoten betonen, wenn sie sich im Zentrum befinden, oder sie können in peripheren Bereichen angeordnet sein.



Veloführung auf Fahrbahn

Die betrieblichen Abläufe müssen für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst reibungslos sein. Velos können Sie je nach Platzverhältnissen auf der Fahrbahn durch die Haltestelle führen oder, wenn dies problematisch ist, hinter der Wartehalle, entweder auf einem separaten Radweg oder im Mischverkehr Fuss/Velo. Dazu muss die Durchfahrtsbreite hinter der Wartehalle 4.00 m betragen (min. 3.50 m).



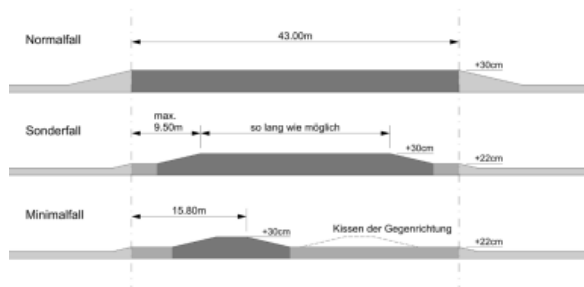
Veloführung hinter Wartehalle

Wartehallen schützen die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen wie Sonne, Wind und Regen. Verzichten Sie auf Mauern oder hohe Hecken, um die Sicht auf Haltestellen zu gewähren. Wartehallen sollen aus Glas bestehen und müssen versetzt zueinander platziert sein. Die Dächer sind zu begrünen. Gut sichtbare, verständliche Stadt- und Fahrpläne informieren die Bevölkerung über das Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Nutzungen können kombiniert werden,

monofunktionale oder funktionslose Räume soll es keine geben. Ordnen Sie wo möglich geschützte Wartebereiche, Verpflegungsmöglichkeiten und ein ZüriWC an.

Der Zugang zu den Verkehrsmitteln soll sicher, direkt und möglichst stufenlos sein. Bieten Sie den Fahrgästen genügend sichere und direkte Querungen von der Haltestelle zum räumlichen Umfeld an (gemäss Standards Fussverkehr). Räume, die Menschen mit Behinderung den Zugang zur Haltestelle und den Einstieg ins Fahrzeug ermöglichen, müssen frei bleiben. Auf der Höhe der ersten Türe ist am Boden ein Aufmerksamkeitsfeld anzubringen.



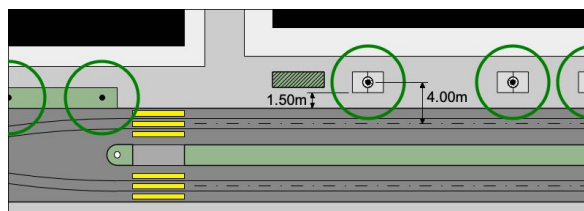
Schematische Ansicht Haltekanten

Tramhaltestellen sollen auf einer Haltestellenlänge von 43 m eine Haltekante mit einem Absatz von 30 cm haben. Im Sonderfall gilt es, möglichst gut auf die Situation zu reagieren. Bei gerader An- und Wegfahrt erstellen Sie bei kombinierten Tram- und Bushaltestellen ein Zürich-Bord mit einer Höhe von 28 cm (TED-Norm 16.87 und 16.88, in Erarbeitung). Bei reinen Bushaltestellen kommt das Zürich-Bord mit einer Anschlagshöhe von 22 cm gemäss TED-Norm 16.86 zum Einsatz.

Busseitige Rampen (Bushaltekante ≤ 16 cm) sind nur zulässig, wenn keine andere Lösung möglich ist oder Kleinbusse eingesetzt werden.

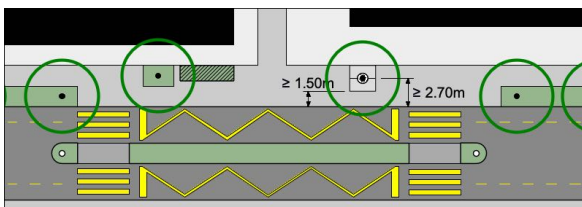
Bei wenig Platz oder engen Kurvenradien (< 750 m) ordnen Sie als Minimallösung auf Höhe der dritten Tramtüre bzw. der zweiten Bustüre ein «Kissen» mit einem Absatz von 30 cm bzw. 22 cm an.

Das maximale Gefälle für den Zugang zu hohen Haltekanten und Kissen beträgt 6 %, Rampen sollen möglichst nicht im Türbereich liegen. Integrieren Sie Kissen vollständig in die Wartehallen, Rampen nach Möglichkeit auch. Die Manövriertfläche für Rollstühle muss mindestens 6.30 m auf einer Breite von 2.00 m betragen. Ein Quergefälle auf dem Perron von maximal 2 % ist zulässig, ebenso kann die Fahrbahn angehoben oder das Gleis abgesenkt werden. Die Spaltbreite zwischen Haltekante und Trittbrett darf nicht mehr als 75 mm betragen.



Baumanordnung bei Tramhaltestellen

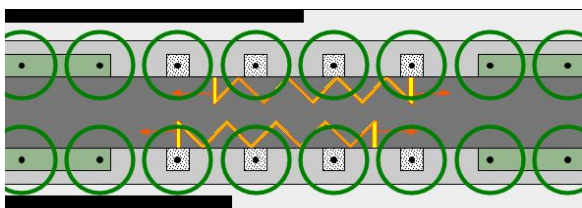
Pflanzen Sie Bäume unter Berücksichtigung des Lichtraumprofils des öffentlichen Verkehrs. Beim Aufmerksamkeitsfeld auf Höhe der ersten Türe des Fahrzeugs und beim Zugang für Menschen mit Behinderung – beim Tram auf Höhe der dritten Türe, beim Bus auf Höhe der zweiten – dürfen keine Bäume gepflanzt werden. Verwenden Sie im Ein- und



Baumanordnung bei Bushaltestellen

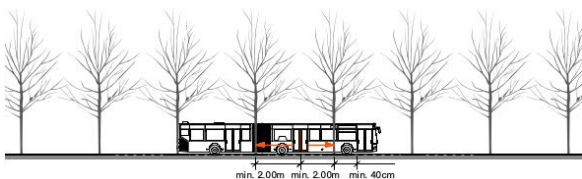
Aussteigebereich begehbare Baumscheiben, und asphaltieren Sie zwischen Haltekante und Baumscheibe einen Wartebereich von mindestens 1.50 m Breite.

An Tramhaltestellen müssen Sie zwischen Bäumen und Gleisachse einen Abstand von mindestens 4.00 m einhalten, entlang von bedeutenden Strassen kann er unterschritten werden. An Bushaltestellen beträgt der Abstand zur Haltekante mindestens 2.70 m.



Verschiebung der Haltestelle. Schematische Situation.

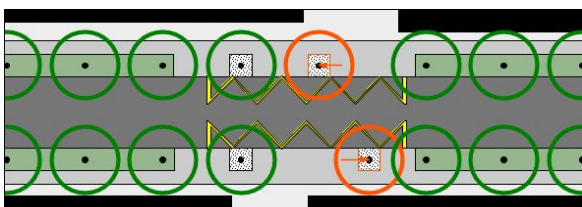
Müssen Einzelbäume ersetzt werden, gelten für den Ersatz die Regeln für Neupflanzungen.



Verschiebung der Haltestelle. Schematische Ansicht.

Müssen Bäume einer bestehenden Baumreihe neu gepflanzt werden, die näher an der Haltekante liegen, als für Neupflanzungen vorgesehen ist, gelten folgende Mindestabstände (parallel zur Haltekante gemessen, vom Stamm bis zur Mittelachse der Tür):

- um die zweite Türe (Manövrierbereich Rollstühle): 2.00 m
- um die übrigen Türen: Türbreite plus Zuschlag von min. 40 cm



Verschiebung der Ersatzpflanzung. Schematische Situation.

Prüfen Sie zuerst, ob sich die Bushaltestelle um maximal einen Baumabstand verschieben lässt, um diese Mindestabstände zu realisieren. Ist dies nicht möglich, klären Sie ab, ob sich die Ersatzpflanzungen entsprechend verschieben lassen. Andernfalls gelten die Abstände für Neupflanzungen.



Verschiebung der Ersatzpflanzung. Schematische Ansicht.

Planungsgrundlagen



insbesondere:

SN 640 075 Fussgängerkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum

- Empfehlung für die Planung von Strassenbahnanlagen auf dem Netz der Verkehrsbetriebe Zürich, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, 2014 (Bezug bei VBZ)
- Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Bus, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2018
- Richtlinie hindernisfreie Haltestellen Tram / Bus kombiniert, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2020
- Projektierungsrichtlinien Haltestellen, Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, 2014 (Bezug bei VBZ)
- Anforderungen VBZ an die Businfrastruktur im Strassenraum (ABIS), Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, 2018 (Bezug bei VBZ)
- Velostrategie 2030 der Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2021
- Leitfaden «Standards Fussverkehr», Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2020 (Trottoirbreiten) / 2022 (Querungen)
- TED Normen, Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Stadt Zürich TED
- Velostandards Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2024
- Fachplanung Hitzeminderung, Grün Stadt Zürich GSZ, 2020
- Fachplanung Stadtbäume, Grün Stadt Zürich GSZ, 2021
- Arbeitshilfe Verdunstung und Versickerung in Stadträumen, Entsorgung + Recycling Stadt Zürich ERZ, 2025
- Richtlinie und Praxishilfe Regenwasserbewirtschaftung, Baudirektion, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL), 2022

Endhaltestellen

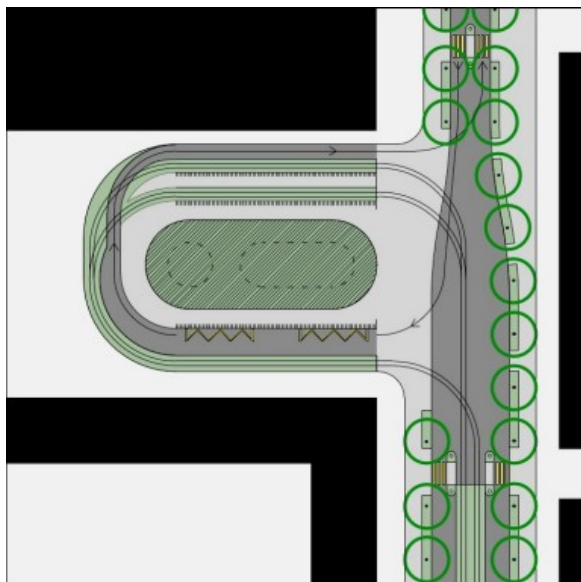
Die Wendeschleife ist das prägende Element einer Endhaltestelle. Die Haltestelle kann die Grösse eines Aufenthaltsplatzes oder eines dynamischen Verkehrsknotens annehmen und hat das Potenzial zu einem Aufenthaltsort. Endhaltestellen sind meist in Aussenquartieren gelegen und bieten teilweise Anschluss an regionale Linien.

Schaffen Sie an Endhaltestellen, die unbelebt und kaum in den Stadtraum integriert sind, übersichtliche und klar definierte räumliche Verhältnisse. Die Beleuchtung und Begrünung hat dabei eine wichtige Funktion. Beleben Sie den Ort zudem mit öffentlichen Nutzungen wie einem Kiosk oder einem Imbissstand. Für das Fahrpersonal sind Personaltoiletten vorzusehen.

Da Trams und Busse unterschiedliche Standzeiten haben, sind die beiden Bereiche getrennt anzuordnen. Legen Sie den Wendesinn so an, dass für den Fussverkehr grosszügige Warte- und Aufenthaltsbereiche und direkte Wege entstehen, die nicht von wartenden Fahrzeugen versperrt werden. Wo möglich sind für Trams Doppelschleifen vorzusehen. Bei Haltekanten in Kurven muss der Einstieg auf der Kurveninnenseite angeordnet sein.

Entflechten Sie Individual- und öffentlichen Verkehr, und ordnen Sie je nach Haltestelle eine flächige Parkierung und Abstellplätze für Carsharing und Motorräder an. In Randzonen ausserhalb der Ein-, Aus- und Umsteigezonen sind genügend gut zugängliche Veloabstellplätze vorzusehen.

Platzartige Endhaltestellen



Bei Endhaltestellen mit Anknüpfungen an die regionalen Tram- und Buslinien müssen Sie die Wendeschleife des Trams sowie des Busses im Uhrzeigersinn anordnen, damit die Fahrgäste auf direktem Weg umsteigen können.

Gestalten Sie die Zone dazwischen als einheitliche, platzartige, begrünte und mit Bäumen beschattete Fläche. Die innen liegenden Haltebereiche sollen eine zusammenhängende, inselartige Einheit bilden.

Zusätzliche Nutzungen wie Kiosk, Imbiss, Personal- und ZüriWC ordnen Sie in der Schleifenmitte an. Je nach Bedeutung der Endhaltestelle sind Standardwartehallen zu verwenden, oder es ist eine Kleinarchitektur zum

Schutz der Fahrgäste vor Witterungseinflüssen wie Sonne, Wind und Regen zu erstellen.

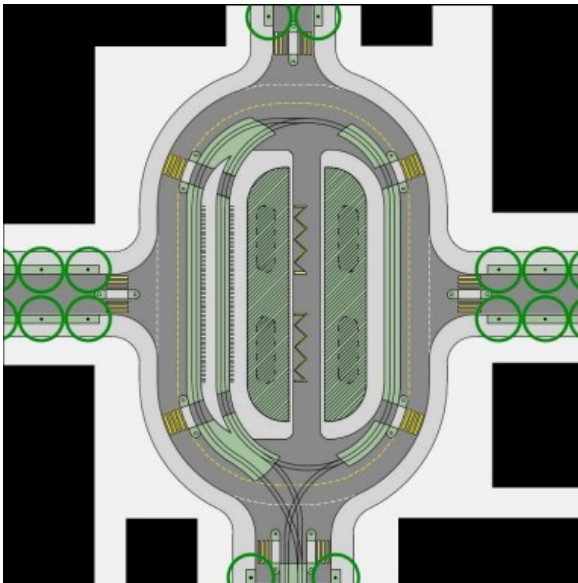


Stettbach. Endhaltestelle am Stadtrand mit unterirdischem S-Bahnhof. (Foto: Hannes Henz)



Vulkanplatz Bahnhof Altstetten Nord. Tramwendeschlaufe in Platz integriert, S-Bahn-Anschluss. (Foto: Beat Bühler)

Endhaltestellen auf Verkehrsknoten



Bei Endhaltestellen, die den Fahrgästen Anschluss an das regionale Verkehrsnetz bieten und an grossflächigen, dynamischen Verkehrsknoten liegen, ordnen Sie die Wendeschlaufe des Trams im Uhrzeiger- und die Spur des Busses im Gegenuhrzeigersinn an.

Die innen liegenden Haltebereiche sollen eine zusammenhängende, inselartige Einheit bilden.

Sehen Sie bei Bedarf in der Mitte der Endhaltestelle eine Kleinarchitektur mit Kiosk, Imbiss und/oder Personal- und ZüriWC vor. Die Dächer sind zu begrünen.

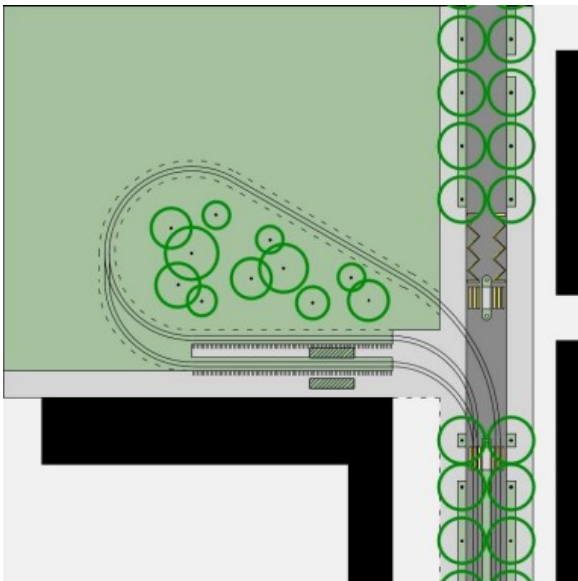


Triemli. Tramwendeschleife auf Verkehrsknoten.



Tessinerplatz Bahnhof Enge. Tramwendeschleife in angrenzenden Platz integriert. (Foto: Beat Bühler)

Landschaftliche Endhaltestellen



Bei Endhaltestellen mit landschaftlichem Charakter statten Sie den Innenbereich und die Wendeschleife des Trams mit Grünflächen und Bäumen aus. Halten Sie den Blick in den Landschaftsraum offen und akzentuieren Sie ihn.

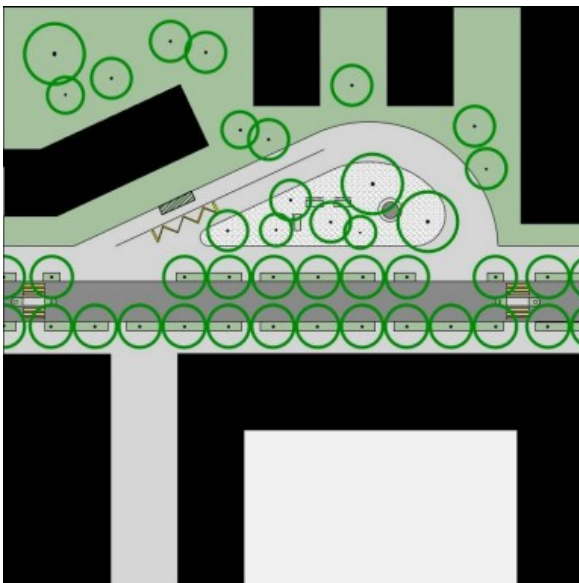


Albisgüetli. Vollständig begrünter Innenbereich.



Zoo. Innenliegende Haltekante mit teilbegrüntem Innenbereich.

Platzartige Buswendeschlaufen



Gestalten Sie bei Endhaltestellen für Busse die räumliche Aufweitung als Grünanlage oder als platzartige, sicherungsfähige und mit Bäumen beschattete Fläche. Die innen liegende Fläche ist mit geeigneten Mitteln von der Busspur abzugrenzen.

Haltestellen dürfen nicht unmittelbar nach engen Kurven angeordnet werden, da dort Busse noch nicht ganz parallel zur Haltekante stehen und dadurch bei den hinteren Türen der Abstand zwischen Trottoir und Trittbrett für die Fahrgäste zu gross würde.



Holzhurd. Wendeschlaufe um chaussierte Platzfläche ohne MIV.



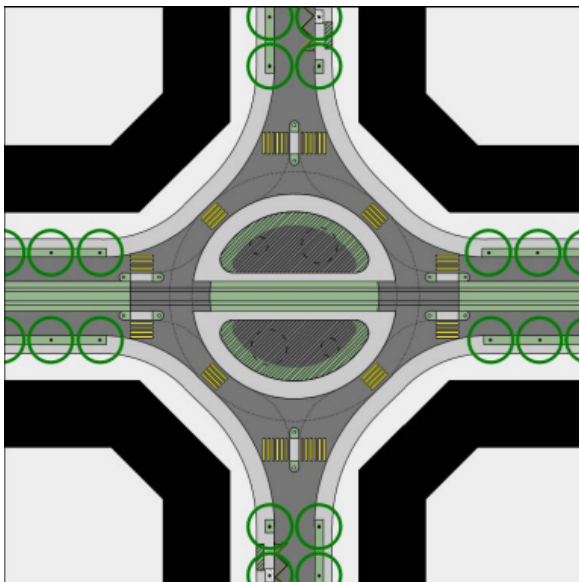
Kienastewies. Wendeschlaufe auf durchgehender Strasse.

Knotenhaltestellen

An Knotenhaltestellen kreuzen sich zwei oder mehrere Linien des öffentlichen Verkehrs. Deshalb verkehren hier viele ein-, aus- und umsteigende Fahrgäste. Meist befinden sich Knotenhaltestellen auf oder in der Nähe von Verkehrsplätzen oder -knoten.

Ordnen Sie Tram und Bus getrennt an. Falls Bus und Tram auf der gleichen Spur angeordnet werden müssen, ist eine kombinierte hohe Kante für Tram und Bus vorzusehen (Höhe dritte Türe Tram, zweite Türe Bus). Bieten Sie den Fahrgästen kurze und übersichtliche Umsteigewege an. Die Hauptquerungsstellen für den Fussverkehr sollen sich am Kopf der Haltestellen befinden. Abstellplätze für Velos sind bevorzugt in den angrenzenden Strassen anzuordnen.

Knotenhaltestellen Zentrum



Akzentuieren Sie bei grossflächigen Verkehrsknoten oder Verkehrsplätzen die Gleisgeometrien und die Haltekanten. Ordnen Sie die dazugehörige Kleinarchitektur mit Kiosk, Imbiss und/oder ZüriWC wenn möglich im Zentrum an. Die Dächer sind zu begrünen.

Die Bushaltestellen sind möglichst in den Knotenwegfahrten anzuordnen, sodass die Passagiere die Fahrtrichtung ablesen können. Der motorisierte Individualverkehr sollte vom öffentlichen Verkehr entflochten werden.

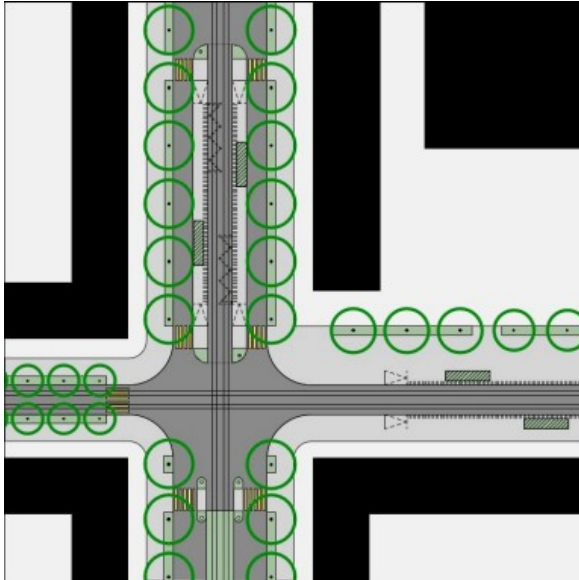


Limmatplatz. Tram auf Knoten und Bus auf Knotenarmen.



Goldbrunnenplatz. Tram und Bus auf Knoten, Trolleybus auf Knotenarmen. (Foto: Beat Bühler)

Knotenhaltestellen Peripherie



Knotenhaltestellen Peripherie kommen bei engen Raumverhältnissen, bei grossem Bedarf an Aufenthaltsflächen sowie bei hohem Potenzial als repräsentative Fläche zum Einsatz. Auch die Form einer Doppelhaltestelle mit Platz für zwei Trams respektive Busse ist denkbar.

Erstellen Sie je nach Bedarf Insel- und/oder Kap-Haltestellen (siehe Kapitel «Linienhaltestellen»).



Kreuzplatz. Tram und Bus auf einem Knotenarm.



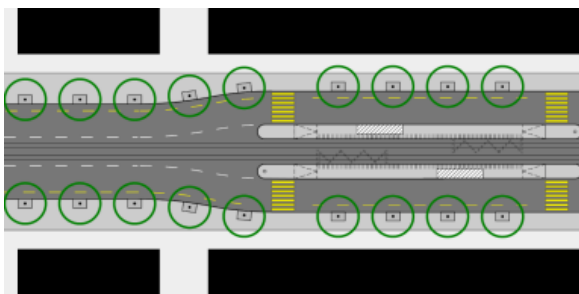
Albert-Näf-Platz / Sternen Oerlikon. Tram und Bus auf verschiedenen Knotenarmen.

Linienhaltestellen

Linienhaltestellen sind Ein- und Aussteigeorte einer oder mehrerer Linien des öffentlichen Verkehrs mit oder ohne Umsteigebeziehungen. Sie haben ausserhalb der Innenstadt deutlich geringere Fahrgastfrequenzen als andere Haltestellentypen. Gestalten Sie an Strassenzügen mit gleichem Querschnitt und einheitlichem Erscheinungsbild auch die Haltestellen im gleichen Stil. Um Fläche zu sparen, kombinieren Sie Tram- und Bushaltebereiche.

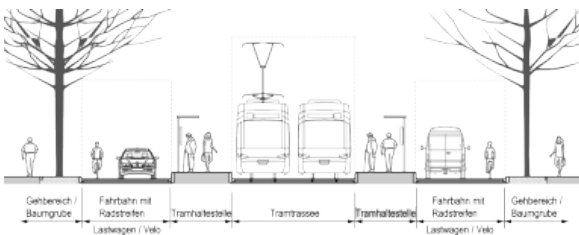
Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann je nach Verkehrsbelastung auf derselben Trasse wie der öffentliche Verkehr geführt werden. Gilt Mischverkehr von MIV und Velo, müssen Sie auf der Höhe von Inselhaltestellen die Fahrbahnbreite so wählen, dass klar ersichtlich ist, ob Velofahrende überholt werden dürfen (Dimensionierung anhand Velostandards). Ordnen Sie Querungen für den Fussverkehr bei den Haltestellenköpfen an (gemäss Standards Fussverkehr).

Inselhaltestellen



Schematische Situation

Inselhaltestellen finden sich an wichtigen Hauptverkehrsachsen mit hoher Verkehrsbelastung. Auch die Form einer Doppelhaltestelle mit Platz für zwei Trams respektive Busse ist denkbar.



Schematische Ansicht

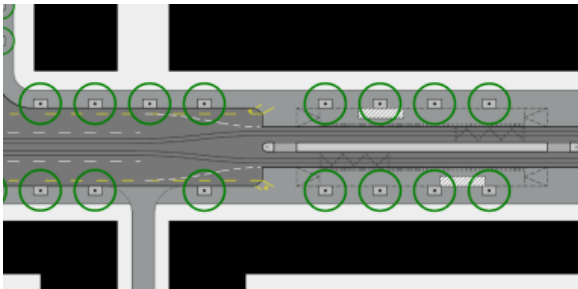


Haltestelle Burgwies. Schmale Inseln mit Wetterschutz. (Foto: Beat Bühler)



Haltestelle Talwiesenstrasse. Schmale Inseln, Busse fahren auf Tramtrasse ohne Bedienung der Haltestelle. (Foto: Beat Bühler)

Kap-Haltestellen



Kap-Haltestellen finden sich an Hauptverkehrsachsen in Zentrumsgebieten und bei knappen Platzverhältnissen. Auch die Form einer Doppelhaltestelle mit Platz für zwei Trams respektive Busse ist denkbar.

Bevor Sie eine Kap-Haltestelle planen, braucht es einen Machbarkeitsnachweis der Verkehrsbetriebe Zürich VBZ und der Dienstabteilung Verkehr DAV.

Bei Strassen mit hoher Verkehrsbelastung (MIV, ÖV) ist allenfalls eine Lichtsignalanlage als Schleuse notwendig.

Querstrassen im Bereich des Mischverkehrs müssen in die Planung einbezogen werden, rechtseinbiegende Fahrzeuge gilt es dabei möglichst zu vermeiden. Die Mittelinsel soll in den Bereichen, in denen kein Fussverkehr quert, sickerungsfähig und begrünt ausgeführt werden.

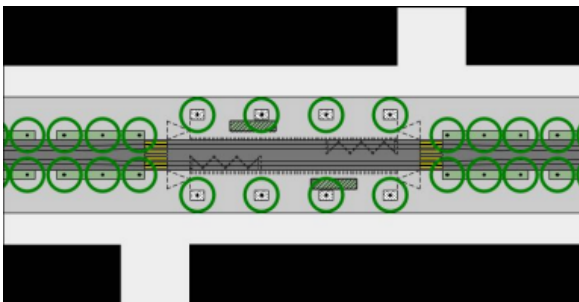


Haltestelle Museum Rietberg. Haltestelle mit begrünter Mittelinsel.



Klosbachstrasse. Kap-Haltestelle Englischviertelstrasse.

Trottoirhaltestellen



Trottoirhaltestellen befinden sich an wichtigen Quartierstrassen.

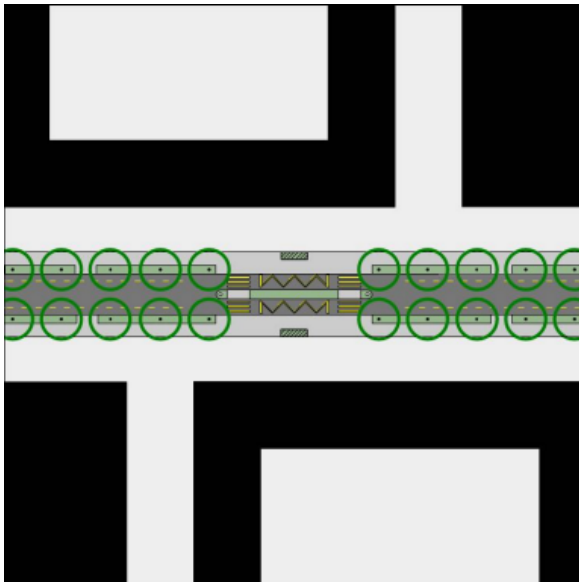


Haltestelle Feldeggstrasse. Enger Strassenquerschnitt, schmale Fahrbahnen im Mischverkehr. (Foto: Hannes Henz)



Weinbergstrasse. Haltestelle mit durchgehender Mittelinsel und Querungen für den Fussverkehr.

Fahrbahnhaltestellen Bus mit Mittelinsel



Fahrbahnhaltestellen für den Bus mit Mittelinsel befinden sich an Haupt- und Quartierstrassen mit mässiger Verkehrsbelastung. Die Mittelinsel soll in den Bereichen, in denen kein Fussverkehr quert, sickerungsfähig und begrünt ausgeführt werden.



Haltestelle Thujastrasse. Haltestelle mit gepflasterter Mittelinsel, Fahrbahn im Haltebereich aus Asphalt.



Haltestelle Hürlimannplatz. Haltestelle in Kernfahrbahn mit asphaltierter Mittelinsel, Fahrbahn im Haltebereich aus Beton.