Stadt Zürich

Strassen und Wege

Standards Stadträume

Kontakt:
Stadt Zürich
Tiefbauamt
Verkehr und Stadtraum
Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich

Inhaltsverzeichnis

Strassen und Wege . . . 3
- Planungsgrundlagen . . . 7
- Hauptverkehrsachsen . . . 8
  - Vierspurige Hauptverkehrsachsen . . . 8
  - Zweispurige Hauptverkehrsachsen . . . 9
  - Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Eigentrassee . . . 10
  - Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Grüntrassee . . . 11
- Quartierstrassen . . . 13
  - Quartierstrassen Tempo 50 . . . 13
  - Untervariante Tram im Mischverkehr . . . 14
  - Quartierstrassen Tempo 30 . . . 15
- Aufenthaltsstrassen . . . 18
  - Schmale Aufenthaltsstrassen . . . 19
  - Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne . . . 20
  - Aufenthaltsstrassen mit Seitenbändern . . . 21
- Promenaden . . . 22
  - Seepromenaden . . . 22
  - Flusspromenaden . . . 23
  - Panoramawege . . . 24
- Fuss- und Radwege . . . 26
  - Trottoirs . . . 27
  - Frei geführte Fuss- und Radwege . . . 28
  - Steige . . . 29

Strassen und Wege

Das Strassennetz der Stadt Zürich soll ein zusammenhängendes und sicheres System bilden. Es ist hierarchisch aufgebaut, ermöglicht die Erschliessung der Stadt und deren Ver- und Entsorgung an der Oberfläche wie auch im Untergrund und trägt zu einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität bei. 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 und klimatisch angenehm 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.

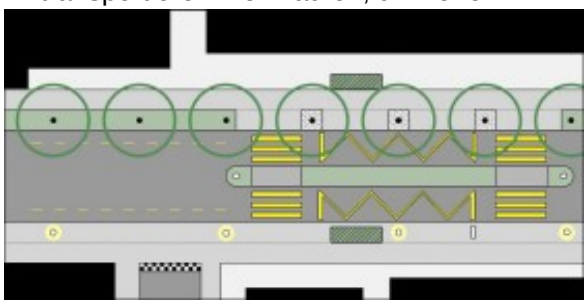
Unterstützen Sie den ordnenden, verbindenden Charakter von Strassenräumen, mit möglichst geradlinigen und durchgehenden Strukturen. Gliedern Sie den Raum in parallele, symmetrische Bänder: Gebäudevorzone, Trottoir, Elementband, Fahrbahn, Elementband, Trottoir, Gebäudevorzone. Die Strassenräume sind konsistent und ruhig zu gestalten. Setzen Sie Elemente und Oberflächen - insbesondere Belagswechsel - bewusst ein und achten Sie auf eine dem jeweiligen Strassencharakter angemessene Gesamtgestaltung.

Strassenräume sollen hitzemindernd gestaltet sein. Ein hoher Anteil an Vegetation und im Sommer beschattete Trottoirs sind anzustreben. Setzen Sie durchgehende Alleen, Baumreihen und Einzelbäume, abgestimmt auf das Alleenkonzept. Bäume zählen zu den wichtigsten, vertikal und linear ordnenden Elementen und wirken äusserst positiv auf das Stadtklima und die Stadtraumqualität. Schaffen Sie ideale Voraussetzungen für einen alterungsfähigen Baumbestand, indem sie unter anderem durchwurzelbare Räume vergrössern und Baumscheiben durchgehend planen (vgl. dazu Fachplanung Stadtbäume). Die Situation im Untergrund (Werkleitungen etc.) ist geordnet auf die Baumpflanzungen abzustimmen.

Achten Sie auf ein nachhaltiges, aktives Wassermanagement. Oberflächenwasser ist soweit möglich zurückzuhalten, um die Verdunstungsleistung zu erhöhen und/oder vor Ort versickern zu lassen. Das Regenwassermanagement ist (systemisch) zusammen mit der Vegetation zu entwickeln und berücksichtigt die Wasserqualität.

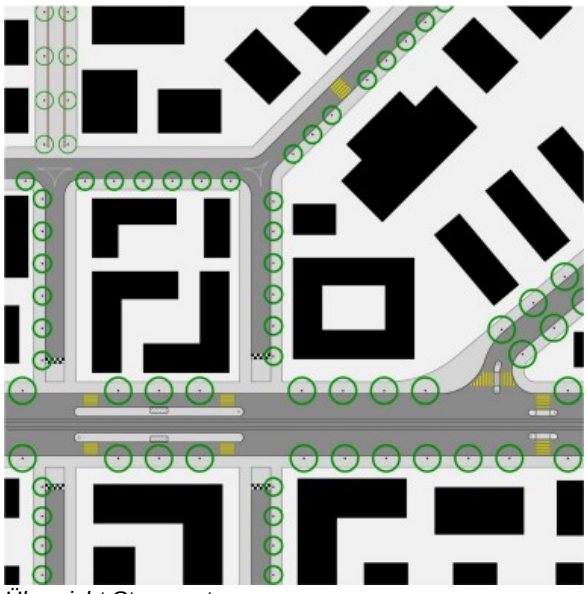
Gehen ist Fortbewegung, Aufenthalt und Erlebnis zugleich. Fussverkehrsflächen können einem oder mehreren der folgenden Zwecke dienen:

– flanieren – Aussicht, einkaufen
– Sport – spielen, laufen, radfahren, skaten
– verweilen – kommunizieren, erholen, sich aufhalten, schauen
– transportieren – einkaufen, umziehen


Typischer Strassenquerschnitt

Trottoirs sind primär für den Fussverkehr vorgesehen. Sie sind unter Berücksichtigung der Normen für den hindernisfreien Verkehrsraum wasserdurchlässig zu gestalten. 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. Planen Sie beschattete Routen sowie Wartebereiche an Kreuzungen für den Fuss- und Veloverkehr. Bieten Sie Erfrischungsmöglichkeiten an, z.B. mit regelmässigem Trinkbrunnen im Fusswege- und Velonetz.

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


Übersicht Strassentypen

Ordnen Sie Verkehrsinseln und Verkehrsberuhigungsmassnahmen sorgfältig in den Strassenraum ein. Sind Querschnittswechsel notwendig, so gestalten Sie diese bei überkommunalen Strassen (Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen) verkehrsdynamisch-fliessend, bei kommunalen und nicht klassierten Strassen (Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen) sowie bei Kap-Haltestellen mit Winkeln von 45 oder 90°. Für Elemente wie Bäume oder Bänke ist das Elementband zwischen Fahrbahn und Trottoir vorgesehen.

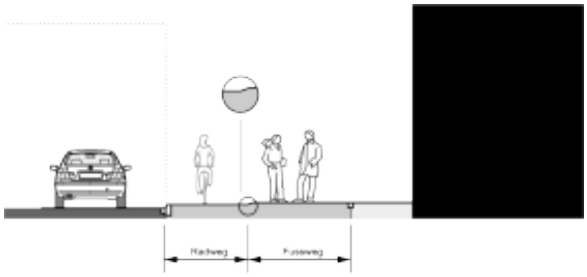
Stimmen Sie die Strassenbreiten auf die Funktion, die Belastung sowie auf die stadträumliche Bedeutung der Strasse respektive des Weges ab. Dimensionieren Sie die Fuss- und Veloverkehrsflächen anhand der Standards Fussverkehr und Velostandards.

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
– gute Querungsmöglichkeiten von Strassenräumen in Wunschlinien

Sehen Sie Querungen möglichst auf den Wunschlinien der Fussgänger*innen vor und gestalten Sie diese sicher. Querungen müssen für den Fahrverkehr gut erkennbar und für den Fussverkehr gut auffindbar sein.

Menschen mit Sehbehinderung müssen die Begrenzung von Fussverkehrsflächen und Querungsstellen 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. Die Randabschlüsse an Querungen müssen barrierefrei gestaltet sein.



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:

– Radwege und -streifen: Velopiktogramm
– 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 Trottoirs, etwa für Tramdepot-Einfahrten. Grenzen Sie grössere Mischverkehrsflächen Tram-/Fussverkehr von reinen Fussverkehrsflächen baulich ab, und statten Sie sie mit Führungselementen gemäss SN 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 sickerungsfähigen und hitzemindernden Materialien und Elementen aus dem Elementkatalog.



Hardhof. Grüntrassee in landschaftlichem Freiraum.

Grüntrassees tragen zur Hitzeminderung bei (vgl. Fachplanung Hitzeminderung), verbessern das Wassermanagement, reduzieren den Strassenlärm um 3 bis 6 dB und werten Strassenräume mit Tramlinien auf. Sie können wichtige ökologische Vernetzungskorridore sein. Sehen Sie Grüntrassees wo immer möglich (auch abschnittsweise) vor, sofern sie in eine konsistente Strassenraumgestaltung eingebettet werden können. Beispielsweise in durchgrünten Aussenquartieren mit hohem Wohnanteil und breiten Strassenquerschnitten sowie bei Tramlinien, die parkähnliche Umgebungen queren. Achten Sie auf eine gute Querbarkeit und vermeiden Sie eine Trennwirkung des Stadtraums.

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

insbesondere:
SN 640 075 Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum und
VSS-Norm 40 201 Geometrisches Normalprofil
VSS-Guide 40 303 Strassenprojektierung – Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts
SN 640 852 Taktil-visuelle Markierungen
VSS 40 242 Trottoirüberfahrten

- Entwurf von Hauptverkehrsstrassen innerorts (Leitfaden VSS), 2017
- 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 (Bezug bei VBZ)
- Anforderungen VBZ an die Businfrastruktur im Strassenraum (ABIS), Verkehrsbetriebe Zürich VBZ, 2018 (Bezug bei VBZ)
- Velostandards Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2024
- Leitfaden «Standards Fussverkehr», Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2020 (Trottoirbreiten) / 2022 (Querungen)
- Guideline Quickwins Hitzeminderung, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2022
- 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
- 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
- Signalisationskonzept Velovorzugsrouten Stadt Zürich, Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich DAV, 2023
- 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
- Leitfaden Zukunft Gartenstadt Zürich, Amt für Städtebau Stadt Zürich AfS, 2023
- Faktenblatt Velovorzugsrouten grundsätzlich frei vom motorisierten Individualverkehr, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2023
- Merkblatt Neuer Umgang mit Strassen-Parkplätzen bei der Planung und Projektie rung, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2023
- Arbeitshilfe Tempo 30-Nachrüstungen - Sofortmassnahmen im Bestand, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ und Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich DAV, 2022
- Richtlinie Störfallvorsorge bei kantonalen Durchgangsstrassen, Baudirektion Kanton Zürich, 2023

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 40 040 b: Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen mit regionaler Bedeutung, Verbindungsstrassen mit zwischenörtlicher Bedeutung, Sammelstrassen

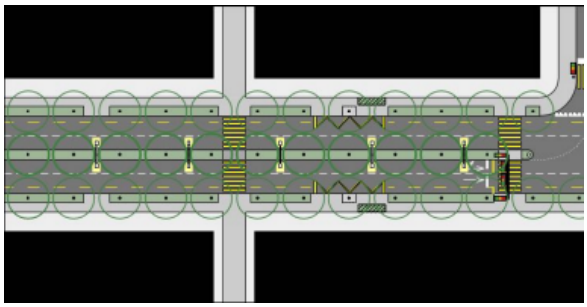
Da auf Hauptverkehrsachsen verschiedenste Fahrzeuge und viele Fussgängerinnen und Fussgänger verkehren, müssen sie unterschiedlichen Ansprüchen genügen, dies oft bei beschränkten Platzverhältnissen. Üblich ist, die Verkehrsmittel getrennt und parallel zu führen. In Quartierzentren ist punktuell Mischverkehr 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) unter Beachtung der Standards Fussverkehr an. Nutzen Sie Querungshilfen wie Mittelinseln (gem. TED-Norm 16.83) oder Mehrzweckstreifen, um die Querungen für den Fussverkehr zu optimieren und zu sichern (gemäss Standards Fussverkehr).

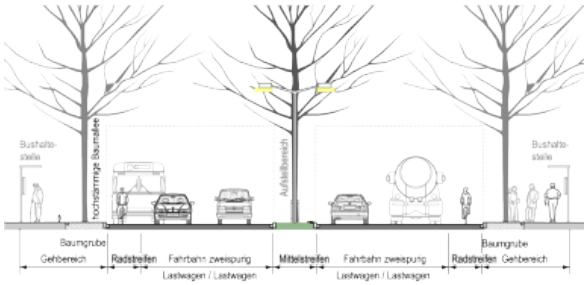
Heben Sie das Trottoir beidseitig mit einem Höhenversatz klar von der Fahrbahn ab, und gestalten Sie Einmündungen von Quartierstrassen als Trottoirüberfahrten.

Vierspurige Hauptverkehrsachsen



Schematische Situation

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



Schematischer Querschnitt

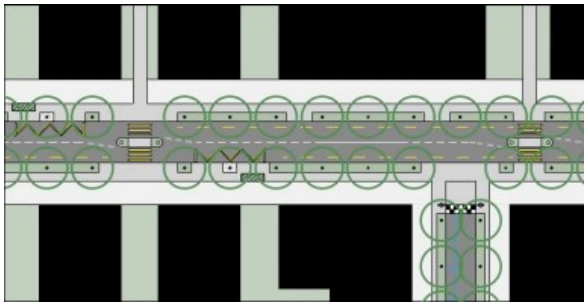


Thurgauerstrasse. Freie Strecke mit grüner Mittelinsel und Allee.



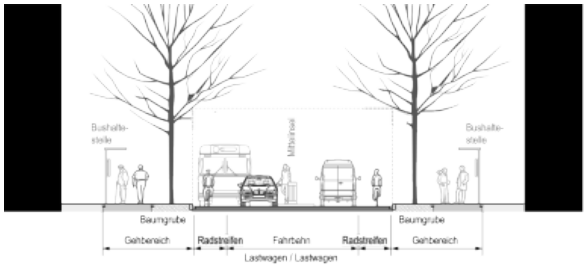
Pfingstweidstrasse. Freie Strecke mit Mittelinsel und seitlichem Tramtrassee. (Fotografin: Andrea Helbling)

Zweispurige Hauptverkehrsachsen



Schematische Situation

Zweispurige Hauptverkehrsachsen sind Staatsstrassen, in Ausnahmefällen Sammelstrassen. Gestalten Sie diesen Strassentyp mit durchgehenden Alleen in möglichst durchgehenden Grünstreifen, bei Platzmangel ist auch eine durchgehende Baumreihe auf einer Strassenseite möglich. Priorisieren Sie in diesem Fall die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen.



Schematischer Querschnitt

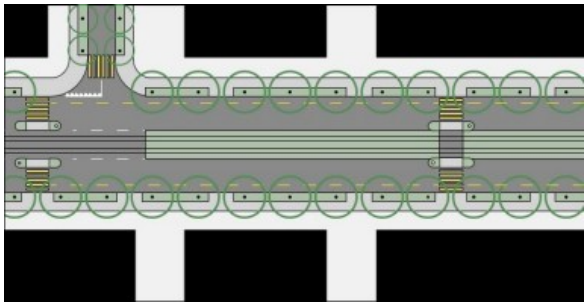


Schweighofstrasse. Freie Strecke mit Allee.

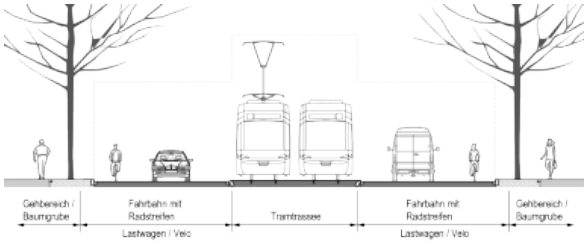


Gladbachstrasse. Allee, Querungen mit Mittelinsel für den Fussverkehr.

Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Eigentrassee



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Setzen Sie bei Staatsstrassen mit Tramverkehr durchgehende Alleen in möglichst durchgehenden Grünstreifen, bei Platzmangel ist auch eine durchgehende Baumreihe auf einer Strassenseite möglich. Priorisieren Sie in diesem Fall die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen. Tramtrassee wenn immer möglich begrünen.

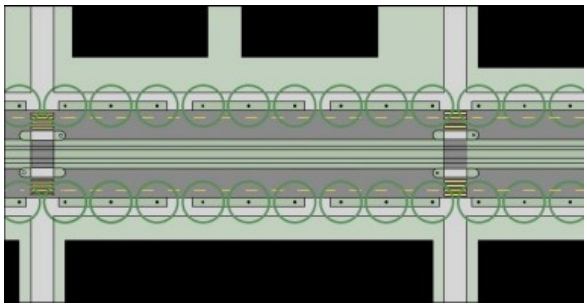


Albisriederstrasse. Freie Strecke mit Allee.

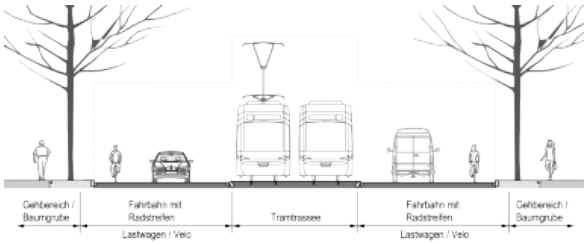


Birmensdorferstrasse. Freie Strecke mit Allee. (Fotograf: Beat Bühler)

Zweispurige Hauptverkehrsachsen mit Tram auf Grüntrassee



Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

Prüfen Sie bei der Gestaltung von Hauptverkehrsstrassen mit Tram den Einsatz eines Grüntrassees. Setzen Sie Grüntrassees wo immer möglich (auch abschnittsweise) in Kombination mit Alleen, Baumreihen und/oder durchgrünten Vorgärten ein, und grenzen Sie das Grüntrassee wenn möglich mit Absatz ab.



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



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

Quartierstrassen

Quartierstrassen sind untergeordnete Erschliessungs- und Sammelstrassen und oft verkehrsberuhigt.

Zu den Quartierstrassen gehören folgende Strassentypen:

– gemäss Richtplan: Sammelstrassen, Quartierstrassen
– gemäss Signalisationsverordnung SSV: Nebenstrassen, Tempo-30-Zonen
– gemäss VSS-Norm 40 040 b: Sammelstrassen, Erschliessungsstrassen

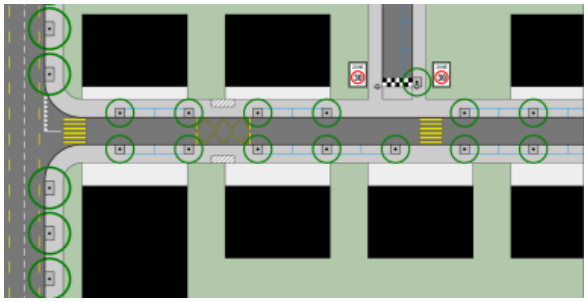
Unterstützen Sie den kleinräumigen Charakter mit gliedernden Strukturen und halten Sie die Fahrbahnbreite möglichst schmal. Die Mittellinie wird bei Tempo 30 nicht markiert.

Busse werden in der Regel im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Ordnen Sie bei hohem Verkehrsaufkommen den Veloverkehr eigentrassiert 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 Fussverkehrsverbindungen (gemäss kommunalem Richtplan sowie Schulwege) unter Beachtung der Standards Fussverkehr queren können. Nutzen Sie bei Bedarf Trottoirnasen oder Mehrzweckstreifen, um die Querungen für den Fussverkehr zu optimieren und zu sichern (gemäss Standards Fussverkehr).

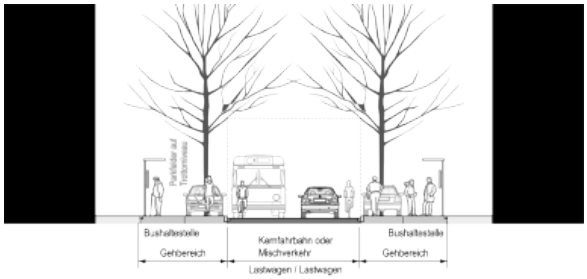
Gestalten Sie Eingänge zu Tempo-30-Zonen mit einer Trottoirüberfahrt (siehe Raumtyp Verkehrsknoten, Untertyp Kreuzungen und Einmündungen). Signalisieren Sie die Zone mit einem Rack (gem. TED-Norm 19.22).

Quartierstrassen Tempo 50



Schematische Situation

Setzen Sie durchgehende Alleen in möglichst durchgehende Grünstreifen, bei Platzmangel ist auch eine durchgehende Baumreihe auf einer Strassenseite möglich. Priorisieren Sie in diesem Fall die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen.



Schematischer Querschnitt

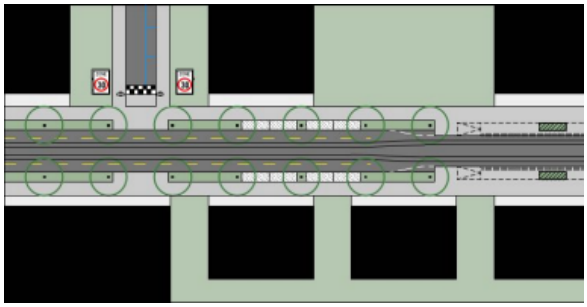


Franklinplatz. Überfahrbare Mehrzweckstreifen als Querungshilfe im Zentrum Oerlikon.



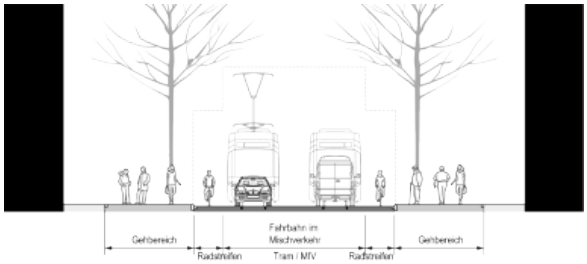
Bullingerstrasse. Fahrbahn mit Mittelinsel als Querungshilfe. (Fotografin: Andrea Helbling)

Untervariante Tram im Mischverkehr



Schematische Situation

Verkehrt das Tram im Mischverkehr, setzen Sie durchgehende Alleen in möglichst durchgehende Grünstreifen, bei Platzmangel ist eine durchgehende Baumreihen auf einer Strassenseite möglich. Priorisieren Sie in diesem Fall die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen.



Schematischer Querschnitt

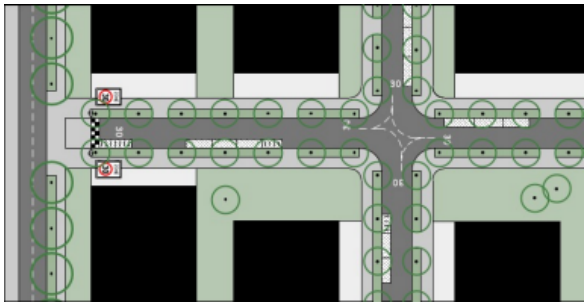


Weinbergstrasse. Haltestelle mit durchgehender Mittelinsel und Querung für Fussverkehr.



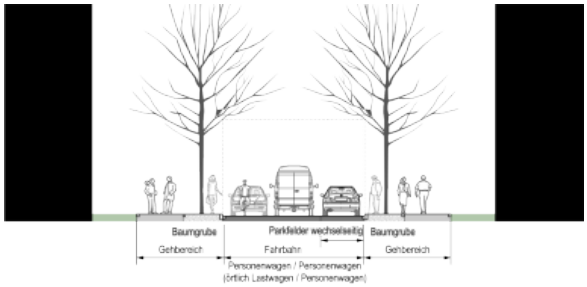
Seefeldstrasse. Mischverkehr mit motorisiertem Individualverkehr nur in einer Richtung. (Fotograf: Hannes Henz)

Quartierstrassen Tempo 30

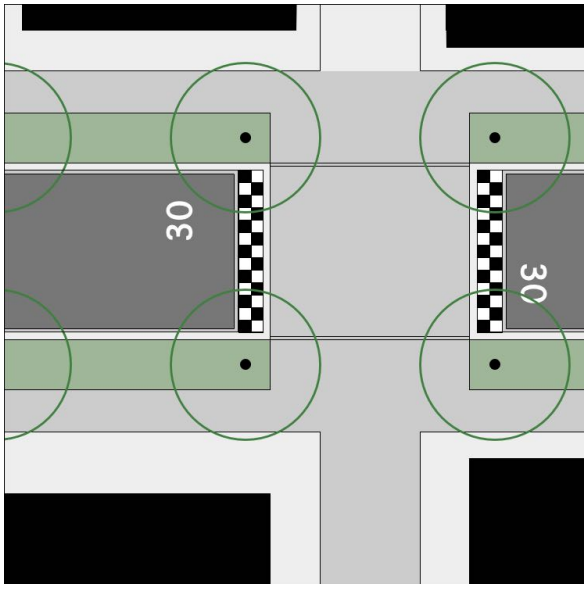


Schematische Situation

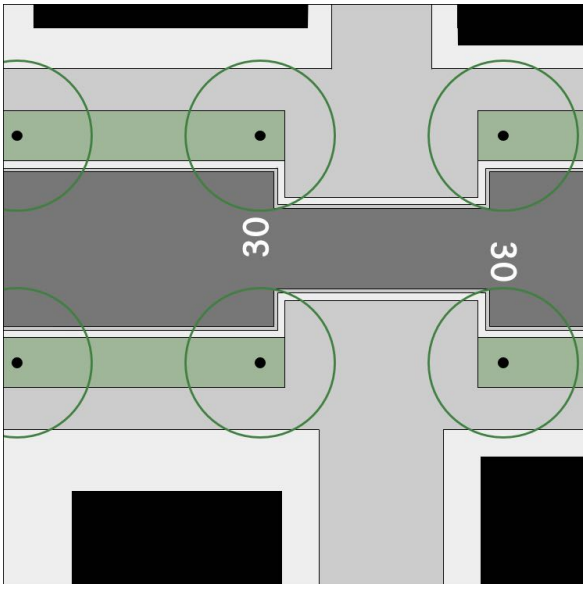
Setzen Sie bei Quartierstrassen mit Tempo 30, die der Erschliessung dienen, durchgehende Alleen in möglichst durchgehenden Grünstreifen. Achten Sie dabei auf genügend breite Trottoirs sowie die Querbarkeit der Grünsteifen. In angemessenen Abständen muss die Querbarkeit hindernisfrei möglich sein. Bei Platzmangel ist auch eine durchgehende Baumreihe auf einer Strassenseite möglich. Priorisieren Sie in diesem Fall die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen. Grundsätzlich können Quartierstrassen in Tempo-30-Zonen vom Fussverkehr überall und flächig gequert werden, was bei der Gestaltung der seitlichen Grünstreifen zu beachten ist. Fussgängerstreifen sind nur in speziellen Fällen, bei Schulen oder Altersheimen, zulässig.



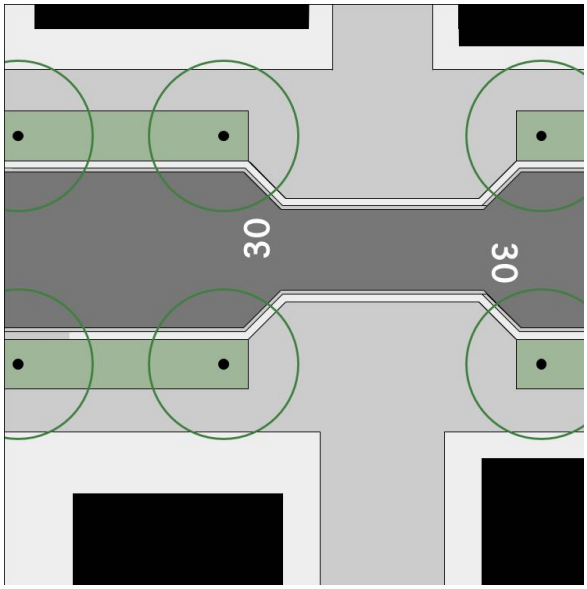
Schematischer Querschnitt



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 40 040 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.
– Quer angelegte Friesstreifen können die Zonierung betonen.

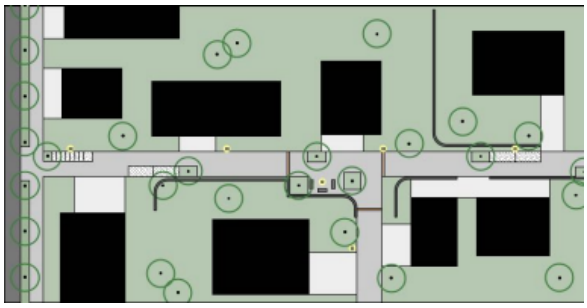
Beginn und Ende der Zone können Sie mit einer Strassenverengung markieren, etwa, indem Sie das Rack Zonensignalisation geschickt platzieren oder Bäume, Möblierung oder Veloabstellplätze einsetzen.

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. Achten Sie - abgestimmt auf die Nutzungsansprüche - auf einen hohen Grad an begrünten und wasserdurchlässigen Oberflächen. Setzen Sie grosskronige, schattenspendende Bäume in möglichst grosszügigen und begrünten Baumscheiben und vergrössern sie die durchwurzelbaren Räume. Bei Platzmangel priorisieren Sie die am Nachmittag sonnenexponiertere Strassenseite für Baumpflanzungen.

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.

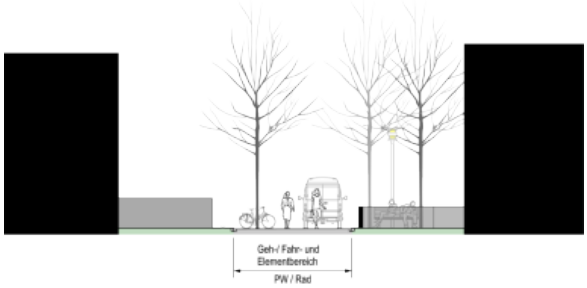
Das Einrichten von Aufenthaltsstrassen ist auch auf Plätzen oder Strassen mit öffentlichem Verkehr möglich. Beachten Sie beim Signalisieren von Begegnungszonen, dass das Tram immer vortrittsberechtigt ist, und gestalten Sie die Haltestellen nach VBZ-Normen. Beruhigungsmassnahmen sind auf den öffentlichen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

Schmale Aufenthaltsstrassen



Definieren Sie bei schmalen aufenthaltsorientierten Strassen unterschiedliche Nutzungszonen. Achten Sie - abgestimmt auf die Nutzungsansprüche - auf einen hohen Grad an begrünten und wasserdurchlässigen Oberflächen und setzen Sie schattenspendende Bäume. Bei Platzmangel priorisieren Sie die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen.

Schematische Situation



Schematischer Querschnitt

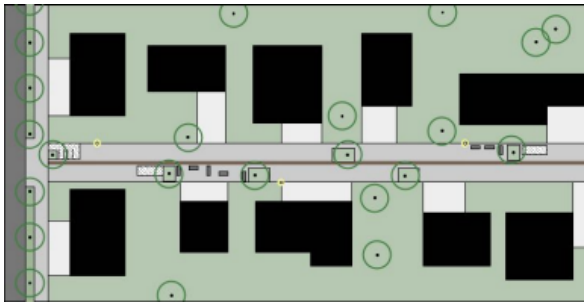


Huttensteig. Mischverkehrsfläche auf gleichem Niveau ohne Kennzeichnung der Fahrbahn in Begegnungszone.



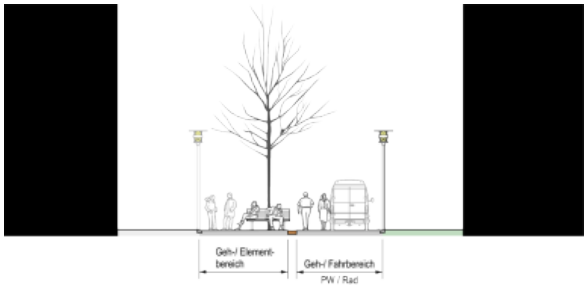
Hinterbergstrasse. Beidseitiger Randabschluss mit minimalem Anschlag in Tempo-30-Zone.

Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne



Schematische Situation

Definieren Sie in Aufenthaltsstrassen mit Mittelrinne unterschiedliche Nutzungszonen und setzen Sie diese mit verschiedenen Belägen oder mit Versätzen voneinander ab. Generell ist – abgestimmt auf die Nutzungsansprüche – ein hoher Grad an begrünten und wasserdurchlässigen Oberflächen anzustreben. Achten Sie darauf, dass die Unterschiede auch für Sehbehinderte taktil erfassbar sind. Setzen Sie schattenspendende Bäume. Bei Platzmangel priorisieren Sie die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen.



Schematischer Querschnitt

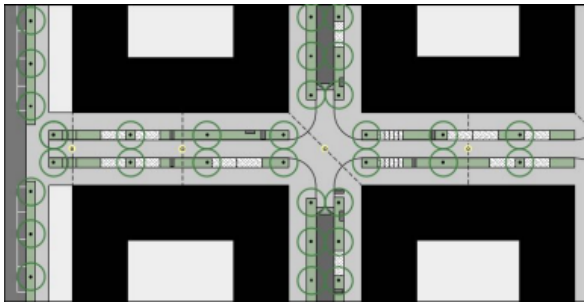


Seidengasse. Mittiger Friesstreifen mit Elementen für Fuss- und Veloverkehr in Fahrverbotszone.



Binzallee. Chaussierter Aufenthaltsbereich mit seitlichen Rinnen in Fahrverbotszone.

Aufenthaltsstrassen mit Seitenbändern



Schematische Situation

Gestalten Sie Aufenthaltsstrassen – ausgenommen Begegnungszonen – in Blockrandgebieten mit durchgehenden Alleen. Bei Platzmangel ist auch eine durchgehende Baumreihe möglich. Priorisieren Sie in diesem Fall die am Nachmittag sonnenexponiertere Seite für Baumpflanzungen. 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 Granitpflästerung 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.

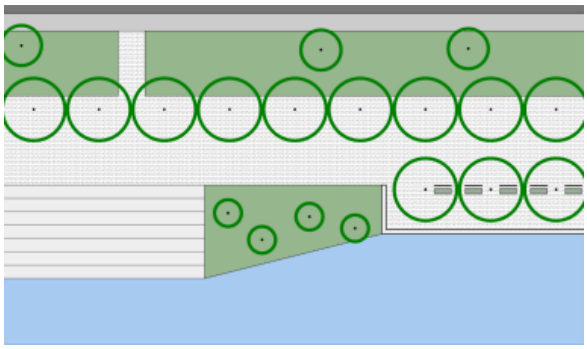
Promenaden dienen vor allem Fussgängerinnen und Fussgängern. Wo keine wichtige Veloverbindung (Velovorzugsroute / Velohauptnetz) durchführt und nicht mit Konflikten zu rechnen ist, darf der Veloverkehr im Koexistenzprinzip geführt werden.

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.

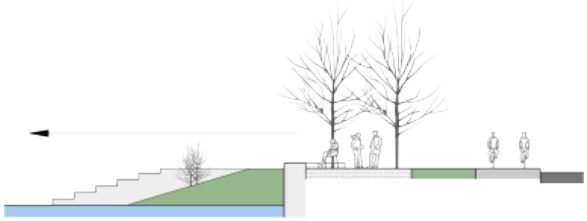
Standardbeläge von landschaftlich geprägten Promenaden sind wasserdurchlässig, etwa aus Brechsand. Setzen Sie bei sehr städtisch geprägten Promenaden Asphalt und in historischen Kontexten wie der Altstadt und ehemaligen Dorfkernen Pflästerungen aus Quarzsandstein ein. Generell ist - abgestimmt auf die Nutzungsbedürfnisse - ein hoher Grad an begrünten und sickerfähigen Flächen anzustreben. Setzen Sie durchgehende Alleen in möglichst durchgehende Grünstreifen. Bei Platzmangel ist auch eine durchgehende Baumreihe auf der am Nachmittag sonnenexponierteren Strassenseite möglich.

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

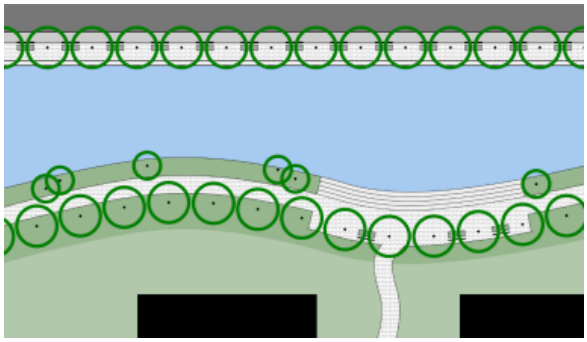


Utoquai. Terrassierte Promenade entlang rechtem Seeufer, begleitende Allee, rückwärtige Strasse.



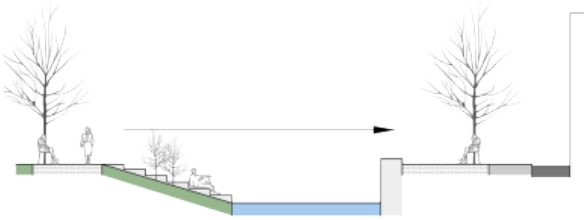
Cassiopeiasteg Wollishofen. Steg mit Aussichtskanzeln als Lückenschluss des Fusswegnetzes. (Fotograf: Martin Stollenwerk)

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 und wichtige ökologische Vernetzungskorridore. Sie sind meist weniger breit als Seepromenaden.



Schematischer Querschnitt

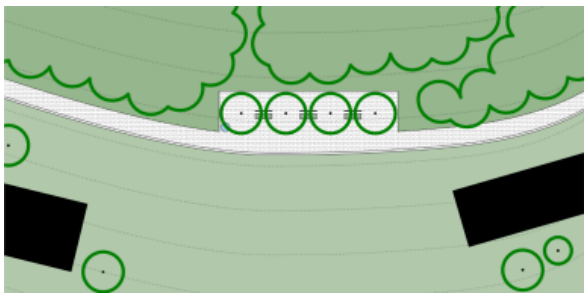


Wipkinger-Park. Promenade mit Treppenstufen zur Limmat, wasserdurchlässiger Belag, angrenzende Grünanlage.



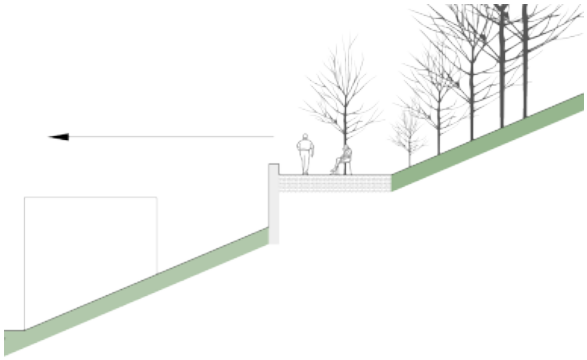
Sihlpromenade. Promenade zwischen Sihl und Bahnlinie, Asphalt / wasserdurchlässiger Belag, durchgehende Baumreihe.

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 wasserdurchlässige und helle Beläge aufweisen und von Vegetationsflächen begrenzt werden, was ihnen einen weichen Charakter verleiht. Sie sind grundsätzlich über die Schulter zu entwässern.



Schematischer Querschnitt



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



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

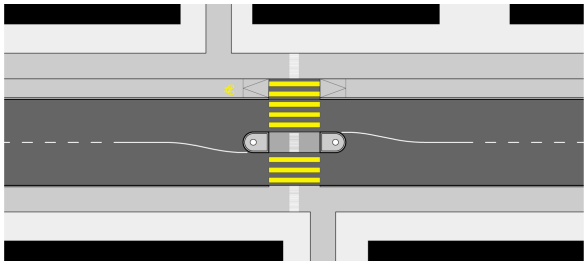
Fuss- und Radwege

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 Fuss- und Radwege 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.

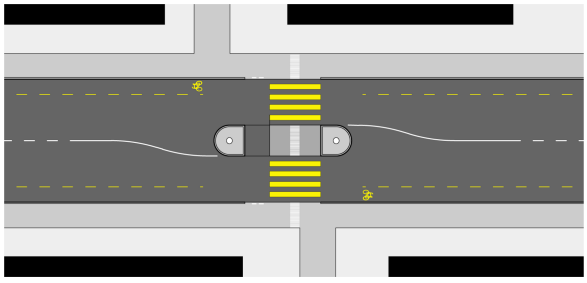
Eigenständige, strassenunabhängige Wege entlang von Bahnlinien, Grünanlagen und Hochbauten mit Umschwung sind räumlich und funktional auf diese abzustimmen. Gestalten Sie sie pro Abschnitt als Einheit.

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

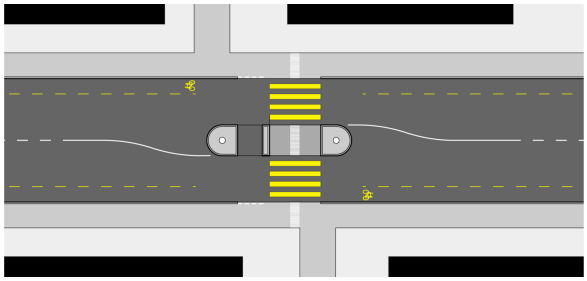
Radwege führen Sie vor Fussgängerstreifen mit Rampen auf Fahrbahnniveau. Machen Sie den Fussgängerstreifen durch eine deutliche Trottoirabsenkung oder eine taktil-visuelle Markierung kenntlich. Sind die Platzverhältnisse eng, kann die Fahrbahnbreite reduziert werden. Die Rampen des Radwegs liegen dann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



Velofurt ohne Aufsatz

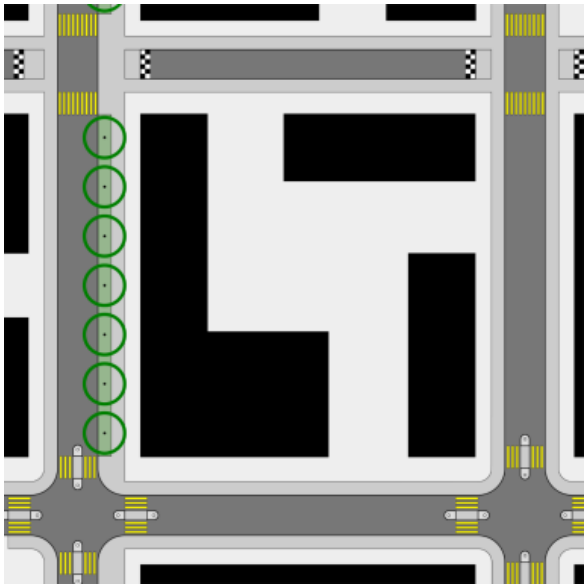
Bei Fussgängerschutzinseln (TED-Norm 16.83) muss die Mittelinsel ertastbar sein, die Velofurt hingegen hat keinen Absatz in Fahrtrichtung des Velos. Liegt die Velofurt innerhalb der Insel, wird der Randabschluss aus gestalterischen Gründen à Niveau durchgezogen. Zwischen Furt und Aufstellbereich des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

werden.



Velofurt mit Aufsatz

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. Das Elementband ist sickerfähig und möglichst begrünt mit Bäumen zu gestalten.

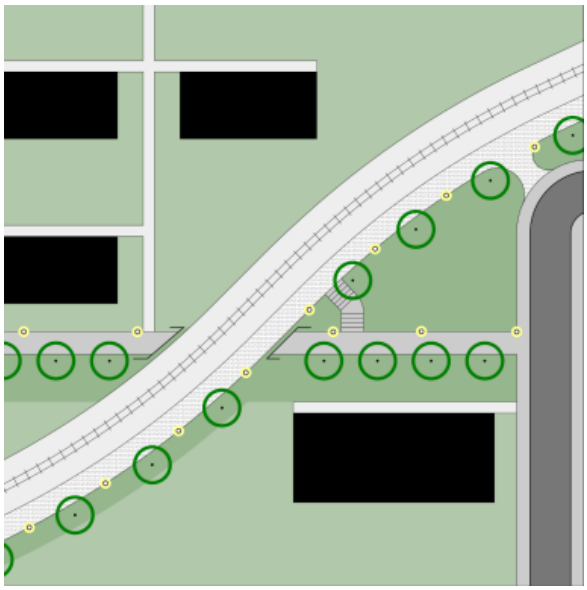


Englischviertelstrasse. Breites Trottoir mit Zuschlag zu Fahrbahnparkierung.



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. Es ist ein hoher Grad an wasserdurchlässigen und hellen Oberflächen anzustreben. Fuss- und Radwege sind grundsätzlich über die Schulter zu entwässern.

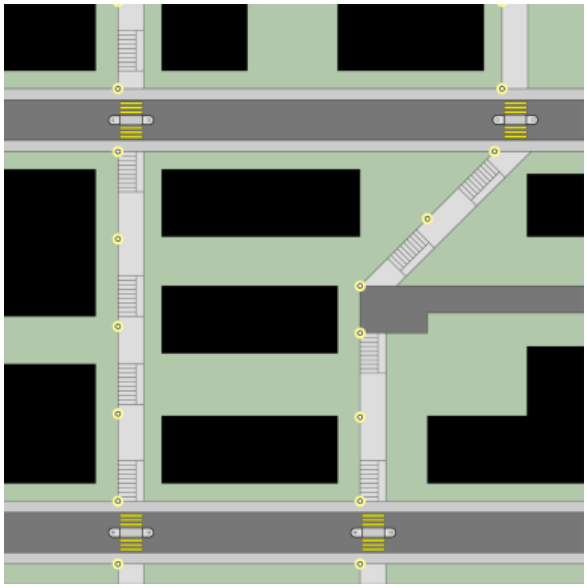


Mühleweg Zürich-West. Kurze Wegverbindung zur Pfingstweidstrasse. (Fotograf: Hannes Henz)



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 gepflästert, mit Handlauf und Schieberampe, abgegrenzt durch Sträucher und Hecken.