



Ergänzungen in diversen Kapiteln

Planungsgrundlagen

- *Velostrategie 2030 der Stadt Zürich, Tiefbauamt Stadt Zürich TAZ, 2021*

[betrifft folgende Kapitel: Grünanlagen und Gewässer / Strassen und Wege / Verkehrsknoten / Kunstbauten / Haltestellen / Parkierung / Beläge und Randabschlüsse / Velohalterungen, Geländer und Pfosten]

Begriffe

- Radverkehr wird ersetzt durch *Veloverkehr*
- ~~Veloroute, Radroute oder Radnetz~~ wird ersetzt durch *Velonetz*
- ~~Hauptroute~~ wird ersetzt durch *Velohauptnetz*
- ~~Komfortroute~~ wird ersetzt durch *Velovorzugsroute*
- ~~Fuss- und Radwegnetz~~ wird ersetzt durch *Fussweg- und Velonetz*
- ~~Fahrrad bzw. Fahrräder~~ wird ersetzt durch *Velo bzw. Velos*
- ~~Veloweg~~ wird ersetzt durch *Radweg*

Ergänzungen im Kapitel «Strassen und Wege»

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. ~~Insbesondere das~~ Das Fusswegnetz soll feinmaschig sein und direkte, sichere Verbindungen bieten. ~~Das~~ Velonetz soll durchgehend sein und sichere sowie sichtbare Verbindungen bieten.

[...]

Trottoirs sind primär für den Fussverkehr vorgesehen. ~~Der Veloverkehr soll auf Radstreifen auf der Fahrbahn neben dem Autoverkehr geführt werden. In zweiter Priorität sind für den Veloverkehr separate Radwege möglich. In dritter Priorität gibt es Fuss- und Radwege mit Mischverkehr, z.B. bei Hauptverkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen. 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.~~

[...]

Stimmen Sie die Strassenbreiten auf die Funktion, die Belastung sowie auf die stadt-räumliche Bedeutung der Strasse respektive des Weges ab. *Dimensionieren Sie die Fuss- und Veloverkehrsflächen anhand der Standards Fussverkehr und Velostandards.* Die VSS-Norm SN 640 01 «Geometrisches Normalprofil» regelt die Mindestanforderungen.

[...]



Hauptverkehrsachsen

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

[...]

Quartierstrassen

[...]

Busse werden in der Regel im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Ordnen Sie den Veloverkehr insbesondere auf Komforttrouten eigentrassiert an, auf der Fahrbahn entweder auf der Kernfahrbahn oder in Gegenrichtung zur Einbahn. Ordnen Sie bei hohem Verkehrsaufkommen den Veloverkehr eigentrassiert an (Radstreifen oder Radweg). Bei tiefem Verkehrsaufkommen ist der Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr zweckmässig.

[...]

Promenaden

[...]

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

[...]

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 Trep-
penwege oder Steige nötig sein.

[...]

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, ~~wird die Fahrbahnbreite auf 3.00 m reduziert~~ *kann die Fahrbahnbreite reduziert werden*. Die Rampen des Radwegs liegen dann möglichst nah beim Fussgängerstreifen.

[...]



Ergänzungen im Kapitel «Verkehrsknoten»

Verkehrsknoten

[...]

Bei hohem Verkehrsaufkommen oder Staubildung haben Tram und Bus Vorfahrt. Behandeln Sie bei Kreuzungen und Einmündungen von Hauptverkehrsachsen den *Fuss- und Veloverkehr* bevorzugt. Dazu eignen sich separate Aufstellbereiche für *Velo- und Fussverkehr*, vorgezogene Haltebalken, *indirekte Linksabbiegemöglichkeiten* und Verkehrsregelungsanlagen (*Dimensionierung anhand Standards Fussverkehr und Velostandards*). Für den Fussverkehr ordnen Sie sichere, ebenerdige Querungen in der Wunschlinie an.

Ergänzungen im Kapitel «Kunstabauten»

Brücken

[...]

Auf- und Abfahrten für den motorisierten Individualverkehr haben sich stadträumlich optimal einzuordnen. Auf- und Abgänge für den *Fuss- und Veloverkehr* sollen an angrenzende Stadträume anschliessen und übersichtlich gestaltet sein. Gestalten Sie den Anschluss an das weiterführende, querende Wegnetz konfliktfrei und übersichtlich, und stimmen Sie ihn auf die Fahrdynamik des *Veloverkehrs* ab.

[...]

Über- und Unterführungen

[...]

Unterführungen für den *Rad- Velo- und Fussverkehr* stammen meist aus einer Zeit, in der diese Verkehrsmittel keine Priorität hatten. Heute sollen keine neuen Unterführungen für *Rad- oder Gehwege den Velo- und/oder Fussverkehr* mehr entstehen (*Ausnahme: Querungen von Bahnlinien und Stadtautobahnen*). Ersetzen Sie Unterführungen in bestehenden Anlagen wenn möglich durch eine ebenerdige Querung.

[...]

Übersichtliche Knotenpunkte, räumliche Aufweitungen und abgerundete Wände helfen, Konflikte zwischen *Fuss- und Veloverkehr* zu vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, um schnellere Verkehrsteilnehmende, etwa *Velo-fahrende oder Skateboarder Trottinett-Fahrende*, zu verlangsamen.

Dimensionieren Sie Über- und Unterführungen anhand der Standards Fussverkehr sowie der Velostandards der Stadt Zürich. Die lichte Breite von Über- und Unterführungen beträgt mindestens 3.00 m, bei Mischverkehr mit Velos mindestens 3.50 m. Die empfohlene minimale lichte Breite von Treppen mit seitlicher Begrenzung beträgt 2.50 m. Rampen und Treppen zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen eine lichte Breite von 2.00 m nicht unterschreiten. Die Mindestbreite von Gehflächen beträgt 2.00m.

Das Quergefälle von Über- und Unterführungen sollte eine Neigung von 2 % und das Längsgefälle eine Neigung von 6 % nicht überschreiten. Um Höhenunterschiede zu überwinden, sind kombinierte Lösungen aus Rampe und Treppe ideal. Rampen sind mit geringstmöglichem Gefälle (max. 6 %) auszulegen. Ein Gefälle bis 10 % oder überdacht bis maximal 12 % ist möglich, wenn räumliche und bauliche Rahmenbedingungen dies erfordern. Lässt sich ein stufenloser Zugang nicht mit einem vertretbaren Aufwand realisieren, müssen Sie eine alternative ebenerdige *Röute Verbindung* planen.

[...]



Passerellen

Überführungen oder Passerellen sind Brücken, die den Fuss- und Veloverkehr über Bahnlinien, Stadtautobahnen oder Hauptverkehrsachsen leiten. Eine Treppe oder eine Rampe führen auf die höhere Ebene. ~~Lifte sind zu vermeiden.~~ *Lifte sind nur als Zusatzangebot vorzusehen, oder wenn eine Rampe nicht möglich ist.*

Ergänzungen im Kapitel «Haltestellen»

Linienhaltestellen

[...]

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) kann je nach Verkehrsbelastung auf demselben 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 Velo-standards*). Ordnen Sie Querungen für den Fussverkehr bei den Haltestellenköpfen an.

Ergänzungen im Kapitel «Parkierung»

Inhaltsverzeichnis

[Präzisierung und Vereinheitlichung der Begriffe]

Parkierung

Planungsgrundlagen

Strassenparkierung *Auto*

Längsparkierung auf Fahrbahnniveau

Längsparkierung Trottoirniveau

Senkrechtparkierung Fahrbahn- oder Trottoirniveau

Schrägparkierung

Flächige Parkierung *Autoparkierung*

Offene Parkplätze

Parkhäuser

Zweiradparkierung *Strassenparkierung Zweirad*

Zweiradabstellplätze ~~Strassenniveau~~ *Fahrbahnniveau*

Zweiradabstellplätze Trottoirniveau

[betrifft sinngemäss auch die Titel in den entsprechenden Kapiteln und Unterkapiteln]



Parkierung

Strassenparkierung *Auto*

[...]

Der Abstand zwischen den Markierungen für Parkfelder und einem allfälligen Radstreifen oder -weg muss 75cm (min. 50 cm) betragen. *Der Abstand zwischen den Markierungen für Parkfelder und einem allfälligen Radstreifen oder -weg ist gemäss den Velostandards zu dimensionieren.* Auf dem Radweg bzw. Trottoir können Sie innerhalb dieses Zuschlags Elemente gemäss TED-Norm 16.02 platzieren.

[...]

Zweiradparkierung *Strassenparkierung Zweirad*

Abstellplätze für Velos, Mofas und Motorräder befinden sich möglichst nah am Zielort auf der Fahrbahn oder dem Trottoir. Bei hoher Nachfrage kommen auch flächige Parkierungsanlagen und überdachte Velostationen infrage. Für die Förderung des Veloverkehrs haben Abstellplätze eine hohe Bedeutung, ~~ebenso für das Stadtbild und das Image des Radverkehrs.~~ *Sie müssen jedoch sensibel ins Stadtbild eingefügt werden.*

Gestalten Sie Zweiradabstellplätze ebenerdig. Sie sollen einfach auffindbar und gut beleuchtet sein. Binden Sie Veloabstellplätze sicher und direkt an das städtische Radnetz *Velonetz* und die vorhandene Veloinfrastruktur an. Ordnen Sie sie nahe beim Zielort an und ohne den Fussverkehr zu behindern (*Umfeldzuschläge gemäss Standards Fussverkehr beachten*). Die maximale Gehdistanz bei offenen Zweiradabstellplätzen beträgt 30 m, bei gedeckten 100 m.

[...]

Ordnen Sie Zweiradabstellplätze *möglichst* senkrecht zur Strasse an. Auf Fahrbahnen sind Fahrradagraffen *Veloagraffen*, auf Trottoirs und Gehbereichen Fahrradpfosten *Velopfosten* anzuwenden. Platzieren Sie Abstellplätze an Orten mit viel Fussverkehr so, dass sie kein Hindernis darstellen (*Umfeldzuschläge gemäss Standards Fussverkehr beachten*).

[...]

Motorradabstellplätze sind in der Regel auf Fahrbahnniveau in der Grösse von Parkfeldern für den motorisierten Individualverkehr anzuordnen. Unterteilen Sie sie in weiss markierte und *vorzugsweise* senkrecht zur Fahrbahn angeordnete Felder von 2.30 m mal 1.20 m. Führen Sie Motorradabstellplätze mit verstärkten Betonplatten statt Asphalt aus, da die Abstellständer Abdrücke hinterlassen.



Ergänzungen im Kapitel «Beläge und Randabschlüsse»

Randabschlüsse

Niedrige Randsteine schräg

- als Trennelement von Gehbereichen Trottoir zu Velowegen Radweg und zu Parkierung auf Trottoirniveau sowie entlang Aufenthaltsstrassen/-plätzen anwenden
- [...]

Schalensteine schräg ohne Anschlag

- als Trennelement von Gehbereichen Trottoir zu Velowegen Radweg und zu Parkierung auf Trottoirniveau sowie entlang Aufenthaltsstrassen/-plätzen anwenden
- [...]

Punktuelle Auffahrtsrampen Velo



- bei punktuellen Querungen des Veloverkehrs
- RN 15 / RN25 oder Bordstein, nachträglich abgespitzt
- mit Wasserstein 12 / 15
- TED-Norm 16.55

Punktuelle Auffahrtsrampe Velo

i	r	q	n	Grü	Plä	Str	Kno	Kun	Hal	Par	a	o	u	st	kl	spez
Bedeutungsstufe				Raumtyp						Anordnung			Elementtyp			