



Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung

für die Aufwertung von Quartierzentren,
zur Strassenlärmsanierung
und für mehr Verkehrssicherheit

Impressum

Herausgeberin und Bezugsquelle

Stadt Zürich
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
Postfach, 8021 Zürich
www.stadt-zuerich.ch/tiefbauamt

Projektbeteiligte

Heinz Cavallasca, Dienstabteilung Verkehr
Erich Zeller, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich
Urs Walter, Tiefbauamt
Samuel Streiff, Verkehrsbetriebe Zürich
Thomas Spillmann, Verkehrsbetriebe Zürich

Projektleitung

Christoph Suter, Tiefbauamt
Reinhard Widrig, Dienstabteilung Verkehr

Gestaltung

Jauch Zumsteg Pfyl AG, Zürich

6. Dezember 2013

Beschlossen vom Stadtrat am 11. Dezember 2013

Inhalt

Ausgangslage und Auftrag	4
Koexistenz im Strassenraum	5
Rechtliche Grundlagen	6
Planerische Grundlagen	7
Tempo 30	8
Mischverkehr MIV/ÖV	17
Begegnungszonen	21
Umsetzung	22
Begriffe	23

Ausgangslage und Auftrag

Das Erarbeiten einer übergeordneten Gesamtsicht zu Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung wurde aus verschiedenen Gründen aktuell:

- Die Strassenlärmsanierung macht die Prüfung von Tempo 30 auf weiteren Strassen (kommunale Strassen mit/ohne ÖV, überkommunale Strassen) nötig.
- Zu zahlreichen Strassen werden aus dem Quartier oder mit politischen Vorstössen Verkehrsberuhigungsmassnahmen gefordert.
- Die ÖV-Bevorzugung, z. B. mittels Eigentrassierung und Verkehrsmanagement, stellt einen zuverlässigen Betrieb und konkurrenzfähige Reisezeiten sicher. Im Sinne der ÖV-Bevorzugung stehen wo immer möglich Eigentrassees im Vordergrund, also Busspuren oder separate Tramtrassees. Fehlender Platz im Strassenraum macht die Prüfung von Mischverkehr MIV/ÖV nötig.
- Weil ein übergeordnetes Konzept fehlte, wurde in den Strassenprojekten einzelfallweise diskutiert, ob eine Geschwindigkeitsreduktion zweckmässig wäre bzw. ob der ÖV mit Eigentrassee oder im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden sollte. Die Diskussion auf Projektenebene führt dazu, dass die fehlende Gesamtbetrachtung das Risiko von Projektverzögerungen erheblich erhöht.

Ziel ist die Erarbeitung einer stadtweiten Gesamtschau über das ganze Strassennetz, zu allen Tempo- und Verkehrsregimes sowie zur ÖV-Trassierung. Aus gesetzlichen und planerischen Vorgaben (u.a. Umweltschutzgesetz, Strassenverkehrsgesetz, Richtplanung) muss eine Gesamtsicht getätigt werden. Mit dem vorliegenden Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung existiert diese Gesamtsicht und es findet eine transparente Abwägung der öffentlichen Interessen statt.

Für die engen Verkehrsräume in der Stadt Zürich stehen Lösungsansätze im Sinne des Koexistenzprinzips zur Diskussion, z.B. Kaphaltstellen, Mischverkehr MIV/ÖV, Tempo 30 auf Hauptstrassen oder Begegnungszonen. Diese Lösungsansätze bieten folgende Vorteile:

- Aufwertung der öffentlichen Räume (insbesondere der Quartierzentren),
- Reduktion der Trennwirkung von Strassen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Reduktion der Lärmbelastung.

Das vorliegende Konzept konzentriert sich auf die Themen Tempo 30, Mischverkehr MIV/ÖV und Begegnungszonen in Geschäftsbereichen. Weitere Koexistenzthemen wie Begegnungszonen in Wohnbereichen oder Mischverkehr Fussverkehr/Velo wurden ausgeklammert, weil entweder kein Handlungsbedarf besteht oder das Thema in anderen Studien behandelt wird.

Koexistenz im Strassenraum

Das Prinzip der Koexistenz umfasst folgende Aspekte:

Gegenseitige Rücksichtnahme

Angestrebt wird die Schaffung einer Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme. Nicht das Recht des Stärkeren soll die Verkehrsabläufe bestimmen, sondern die gegenseitige Verantwortung (Regeln), Beachtung und Verständigung.

Umgestaltung des Strassenraums

Die Gestaltung des Strassenraums soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs verringern. Durch eine neue Aufteilung des Strassenquerschnitts wird Platz zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs gewonnen. Der Hauptstrassenraum soll dort wo Bedarf besteht – in Quartierzentren, Wohngebieten, Arbeitsplatzgebieten – einen attraktiven Rahmen für nicht-verkehrliche Nutzungen bieten sowie Aufenthaltsraum für die unterschiedlichsten Nutzergruppen sein.

Gleichmässiger Verkehrsfluss

Eine Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs bedeutet weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Dadurch werden die Lärmemissionen der Fahrzeuge (Motorengeräusch) reduziert sowie der Treibstoffverbrauch, die Luftschadstoffemissionen sowie die Aufwirbelungs- und Abriebs-Emissionen vermindert. Ein gleichmässiger Verkehrsfluss sichert zudem eine optimale Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und fördert eine effiziente Fortbewegung für alle.

Angleichung der Geschwindigkeiten

Nur die Angleichung der Geschwindigkeiten auf einem tiefen Niveau, das allen Verkehrsteilnehmenden gerecht wird, ermöglicht deren Koexistenz im begrenzten Strassenraum. Mit niedrigeren Geschwindigkeiten kann die Unfallhäufigkeit und vor allem die Unfallschwere erwiesenermassen gesenkt werden. Niedrigere Geschwindigkeiten ermöglichen im Bedarfsfall sogar eine erhöhte Verkehrsdichte ohne Sicherheitsrisiko.



Löwenplatz: Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden

Rechtliche Grundlagen

Dieser kurze Abriss soll aufzeigen, welche verkehrsplanerischen Massnahmen aus rechtlicher Sicht zulässig sind. Nebst Gesetz und Verordnungen werden auch Entscheide aus der Rechtsprechung beigezogen.

Zulässigkeit von Tempo 30 auf Hauptstrassen

Das Strassenverkehrsgesetz und die Signalisationsverordnung (SSV) lassen das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 3 Abs. 4 SVG, Art. 108 Abs. 2+4 SSV) unter bestimmten Voraussetzungen zu. Das Bundesgericht hat in seinem Entscheid zur Lärmsanierung der Stadtkerndurchfahrt Zug festgehalten, dass auch auf Hauptstrassen vor der Bewilligung von Erleichterungen von der lärmrechtlichen Sanierungspflicht einzelfallweise geprüft werden muss, ob mit einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden kann (Urteil 1C_45/2010 vom 09.09.2010).

Zonensignalisation Tempo 30 auf Hauptstrassen

Gemäss Signalisationsverordnung (SSV) ist eine Zonensignalisation auf Strassen innerorts zulässig (Art. 2a Abs. 2 SSV). Wird auf einem Hauptstrassenabschnitt, aufgrund der Voraussetzungen nach Artikel 108 Abs. 2+4 SSV, die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, so kann dieser Abschnitt ausnahmsweise, bei besonderen örtlichen Gegebenheiten (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet), in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Das Bundesgericht hat in seinem Entscheid zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen festgehalten, dass Tempo-30-Zonen unter den Voraussetzungen von Art. 108 Abs. 2+4 SSV auch auf Hauptstrassen grundsätzlich zulässig sind. Der Einbezug der beiden Kantonsstrassen in eine Tempo-30-Zone im Bereich des Ortszentrums von Münsingen führt nicht zwingend dazu, dass Rechtsvortritt zu gelten hat (Urteil 1C_17/2010 vom 08.09.2010). Der Verzicht auf Rechtsvortritt ist insbesondere beim Vorhandensein einer ÖV-Linie von Bedeutung, damit keine Fahrzeitverlängerungen wegen Vortrittsentzug auftreten.

Das Bundesgericht stützte ebenfalls die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in Sumvitg (Urteil 1C_160/2012 vom 10.12.2012). Im Falle Sumvitgs könne die Verkehrssicherheit

im Dorf nur mit einer Tempo-30-Zone gewährleistet werden, betont das Bundesgericht. Der Grund dafür liegt darin, dass die Platzverhältnisse im Dorfkern sehr knapp sind. Angesichts dieser Platzverhältnisse und der gravierenden Gefährdung von Fussgängern im Ortskern von Sumvitg sei der Kanton nicht nur «berechtigt», sondern sogar «verpflichtet», im Dorfkern von Sumvitg Tempo 30 einzuführen, hält das Bundesgericht weiter fest.

Tempo 30 und Fussgängerstreifen

Die «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» (741.213.3) hält für Tempo-30-Zonen im Grundsatz fest, dass die Anordnung von Fussgängerstreifen unzulässig ist. Fussgängerstreifen dürfen jedoch angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen (Art. 4 Abs. 2). Verkehrsorientierte Strassen können als Tempo-30-Strecken signalisiert oder in Tempo-30-Zonen integriert werden. Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist auch auf verkehrsorientierten Strassen mit Tempo 30 zulässig, sollte aber zurückhaltend gehandhabt werden, sowohl wegen des Verkehrsflusses auf der Hauptachse wie auch wegen des flächigen Querens für den Fussverkehr.

Verzicht auf Tempo 30 trotz IGW-Überschreitung

Die Lärmschutzverordnung verlangt die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an den umliegenden Gebäuden (Art. 13 Abs. 2 lit. b LSV). Dies soll primär mit Massnahmen gegen die Lärmstehung oder -erzeugung erreicht werden (vgl. Art. 11 USG und Art. 13 Abs. 3 LSV). Erst wenn sich die Einhaltung der IGW mit verhältnismässigen Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg nicht bewerkstelligen lässt und auch eine Stilllegung der Anlage unverhältnismässig wäre, sind Sanierungserleichterungen zulässig. Das Bundesgericht hielt im Entscheid 1C_45/2010, E. 2.1 fest: «Bei der Gewährung von Erleichterungen wird die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte in einer bestimmten Situation zugelassen. Es handelt sich um eine Ausnahmebewilligung, deren Erteilung nur in Sonderfällen erfolgen soll.» Aus verkehrsplanerischen Gründen kann es durchaus zweckmässig sein, auf einer Strasse trotz IGW-Überschreitung Tempo 50 zu belassen, z.B. wenn grosse Nachteile für den ÖV entstehen würden.

Planerische Grundlagen

Im vorliegenden Kapitel sind Planungen aufgeführt, die eine Grundlage oder einen Bestandteil des Konzepts für Tempo- und Verkehrsregimes bilden.

Netzhierarchie

In einem Strassennetz wird ein hierarchischer Aufbau von Strassen angestrebt. Daraus ergeben sich verschiedene verkehrsplanerische Funktionen. Sie werden wie folgt gegliedert:

- Erschliessen einzelner Parzellen oder Gebäude,
- Sammeln des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen,
- Verbinden einzelner Stadtteile oder Siedlungsgebiete untereinander,
- Kanalisieren des Verkehrs auf Hauptachsen,
- Durchleiten von Verkehr ohne Bezug zu einer Siedlung durch Anbieten von Umfahrungsmöglichkeiten.

Basierend auf diesen Funktionen leiten sich die fünf Klassierungen Hochleistungsstrassen (HLS), Hauptverkehrsstrassen (HVS), Verbindungsstrassen (VS), Sammelstrassen (SS) und Erschliessungsstrassen (ES) ab. Die Netzhierarchie bildet der behördenverbindliche Richtplan ab: im kantonalen Richtplan sind HLS und HVS festgelegt, im regionalen Richtplan VS, im kommunalen Verkehrsplan SS und ES. Daraus leiten sich dann die Anforderungen an Gestaltung und Betrieb des Strassenabschnitts ab. Hauptverkehrsstrassen sind verkehrsorientierte Strassen, die den Autoverkehr kanalisieren, weshalb aus der Netzbetrachtung im Grundsatz Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit angezeigt ist. Bei den untergeordneten Sammel- und Erschliessungsstrassen als siedlungsorientierte Strassen, die nur noch lokalen Verkehr aufnehmen, kommt im Grundsatz Tempo 30 zur Anwendung.

Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (QUARZ)

Zentrumsgebiete (z.B. Oerlikon) oder Quartierzentren (z.B. Tessinerplatz oder Schaffhauserplatz) sind Orte, die aufgrund ihrer hohen Konzentration von Nutzungen und Funktionen weit in das Quartier, in die Stadt oder sogar darüber hinaus ausstrahlen. Sie entsprechen den im Verkehrsrichtplan festgelegten 34 Fussgängerbereichen. Mit der Schaffung von attraktiven, fussgängerfreundlichen Bereichen sollen urbane Qualitäten verbessert werden. Objektblätter konkretisieren

die Richtplanfestlegung und halten die Anweisungen zum weiteren Vorgehen in Bezug auf den öffentlichen Raum mit dem Fokus Fussverkehr fest.

Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion

Tempo 30 ist eine der effektivsten und kostengünstigsten Lärmschutzmassnahmen: Wird die Fahrgeschwindigkeit von 50 auf 30 Stundenkilometer gesenkt, nimmt der Verkehrslärm um rund 3 Dezibel ab. Dies entspricht in der Wahrnehmung einer Halbierung der Verkehrsmenge. Zudem profitieren alle Verkehrsteilnehmenden von mehr Sicherheit und die Aufenthaltsqualität nimmt zu.

Der Bericht «Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion, Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen» vom 30. Mai 2012 legt dar, auf welchen 39 kommunalen Strassenabschnitten Tempo 30 eingeführt wird, die heute eine zu hohe Lärmbelastung aufweisen.

Verkehrskonzept Innenstadt

Der Stadtrat hat am 12. Januar 2011 das Verkehrskonzept Innenstadt beschlossen (STRB Nr. 34/2011). Es enthält u.a. ein Teilkonzept Koexistenz. Die Innenstadt soll mit Ausnahme der Hauptachsen des motorisierten Verkehrs möglichst vollumfänglich Verkehrszonen (Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen) zugewiesen werden. Die Fussgängerzonen der Altstadt sollen ausgeweitet und die Tempo-30-Zonen von den Aussenquartieren her gegen innen ergänzt werden.

Das Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung umfasst die bestehenden Konzepte (QUARZ, Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen und Verkehrskonzept Innenstadt) und ergänzt sie mit zusätzlichen Themen (Koexistenz im Strassenraum, Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion) zu einer Gesamtsicht über das ganze Stadtgebiet.

Tempo 30

Zielzustand Tempo- und Verkehrsregime

Das Konzept beinhaltet einen Plan mit den zukünftigen Tempo- und Verkehrsregimes auf dem städtischen Strassennetz (Zielzustand, Seite 10/11). Er resultiert aus der Anwendung des beschriebenen Kriterienkatalogs. Bei dessen Anwendung wurde dem Grundgedanken der Netzhierarchie und der sinnvollen Einbettung in nachvollziehbare Verkehrszonen wie folgt Rechnung getragen: Das Netz der Hauptverkehrsstrassen verbleibt im Tempo 50-Regime. Hauptverkehrsstrassen sind verkehrsorientierte Strassen, die den Autoverkehr kanalisieren. Mögliche Ausnahmen vom Tempo 50-Regime auf diesen Strassen bilden die Kerne von Quartierzentren. Dort soll im Sinne des Koexistenzprinzipes Tempo 30 eingeführt werden. Dies führt zu einer Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (raumplanerischer Aspekt), und gleichzeitig bleiben die Fahrzeitverlängerungen für den ÖV vernachlässigbar. Letzteres ist deshalb wichtig, weil bei zu grossen Fahrzeitverlängerungen zur Aufrechterhaltung des Taktfahrplans zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Auf dem Netz der regional klassierten Verbindungsstrassen gibt es einige ausgewählte Strecken, auf denen unter anderem zur Strassenlärmsanierung längere Strecken ausserhalb von Quartierzentren Tempo 30 eingeführt werden soll. Diese zusätzlichen Tempo-30-Strecken umfassen jedoch nur wenige der gemäss Umweltschutzgesetz und Lärmschutzverordnung zu sanierenden Strassen.

Der Plan auf Seite 10/11 zeigt das Tempo- und Verkehrsregime für das komplette Strassennetz, also sämtliche kommunalen und überkommunalen Strassen. Er dient zur vollständigen Übersicht und macht die Zusammenhänge (Verkehrszonen) sichtbar.

Die Einträge leiten sich folgendermassen ab:

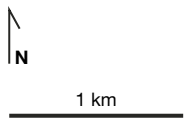
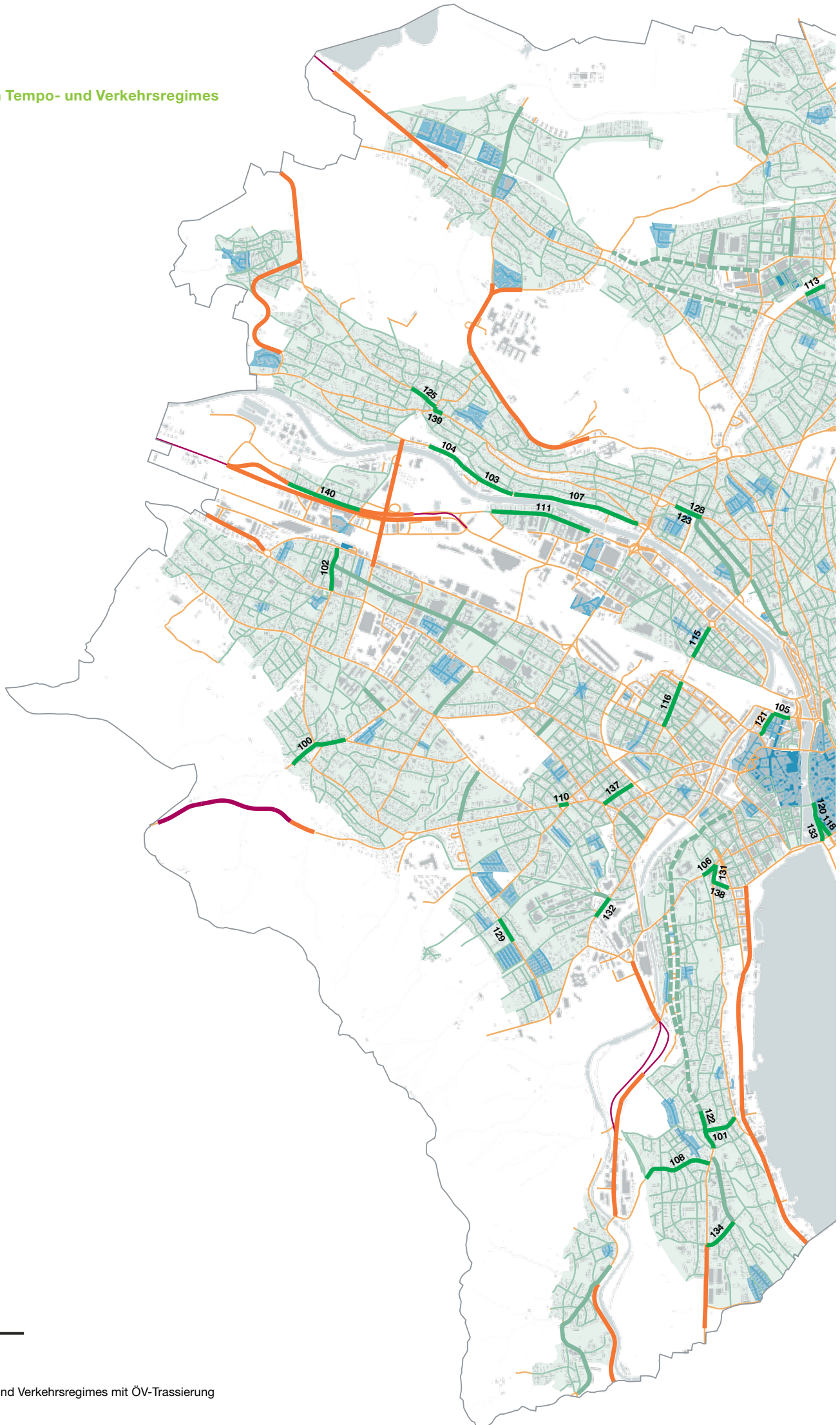
- Koexistenz im Strassenraum (Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen, Begegnungszonen in Geschäftsbereichen)
- Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion (Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen)
- Strassenlärmsanierung durch Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 50 statt 60, Tempo 60 statt 80)
- Bereits beschlossene geplante Geschwindigkeitsregimes aus Strassenprojekten oder Verkehrsanordnungen
- Einbettung von Strassen in Tempo-30-Zonen zur Bildung von sinnvollen Verkehrszonen

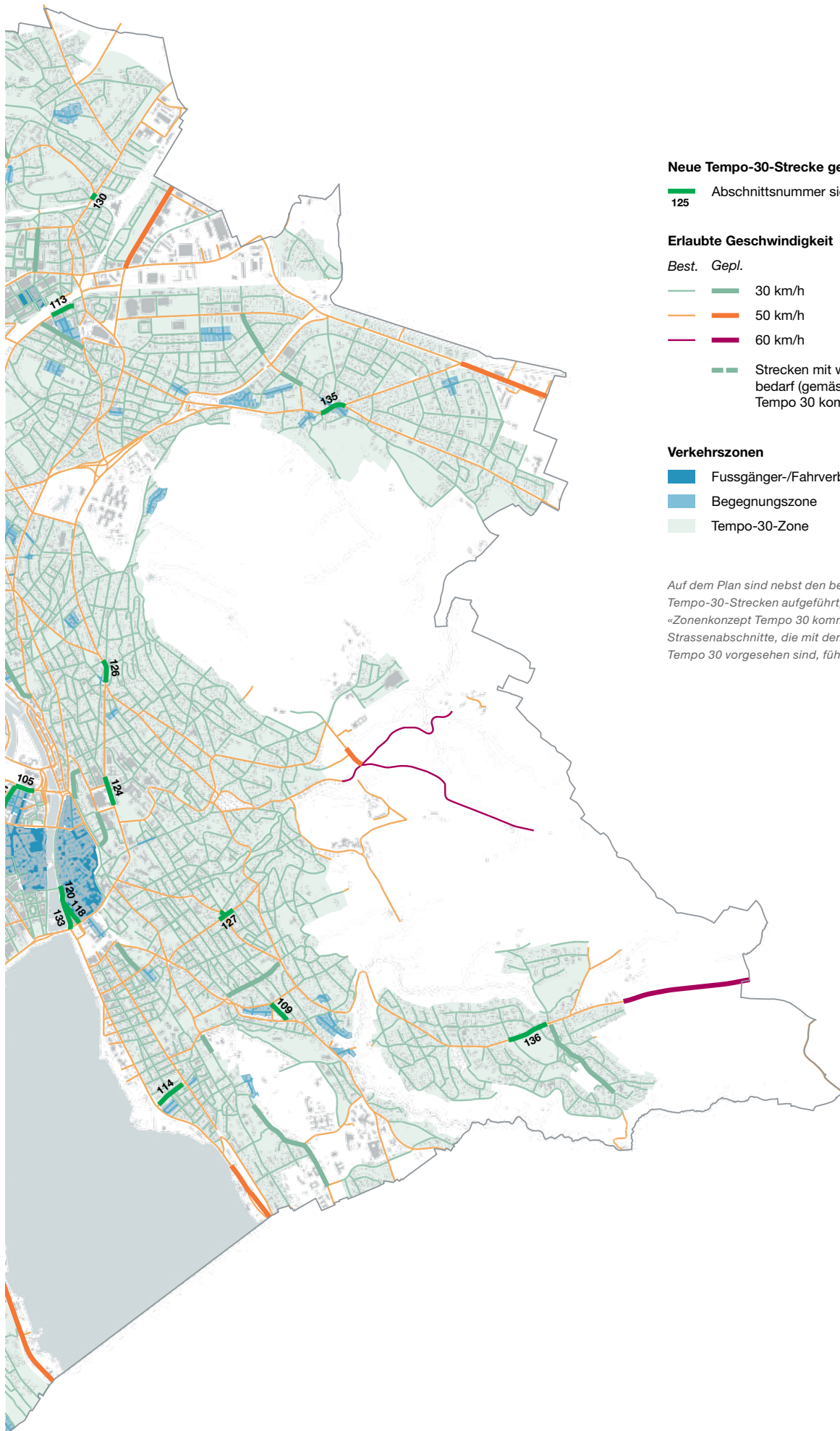
Der Plan auf Seite 16 zeigt die überkommunalen Strassenabschnitte mit Tempo 30.

Tabelle: Liste der Strassenabschnitte, die neu für Tempo 30 vorgesehen sind

Nr.	Strassenname	Abschnitt	Klassierung	ÖV-Linien	Bemerkungen
100	Albisriederstrasse	Lyrenweg bis Fellenbergstr.	SS (gepl.)	3, 67	QUARZ Albisrieden
101	Albisstrasse	Tannenrauch- bis Seestrasse	HVS	7, 66, 70	QUARZ Morgental
102	Altstetterstrasse	Hohl- bis Badenerstrasse	ES		QUARZ Altstetten
103	Am Wasser	Tobeleggweg bis Schulhaus Am Wasser	VS	kein ÖV	bestehende Wechselsignalisation Tempo 30, neu permanent geplant (Lärmsanierung)
104	Am Wasser	Haus Nr. 134 bis Tobeleggweg	VS	kein ÖV	bisher provisorisch Tempo 30, neu definitiv geplant (Lärmsanierung)
105	Bahnhofplatz		VS	3, 10, 14, 17, 31	FG-Bereich Innenstadt, Prüfung Machbarkeit (LSA)
106	Bederstrasse	Grütlistrasse bis Seestrasse	VS	5, 13, 200, 444, 445	QUARZ Tessinerplatz
107	Breitensteinstr.	Schulhaus Am Wasser bis Wipkingerplatz	VS	kein ÖV	Strassenlärmsanierung
108	Butzenstrasse	Albisstrasse bis Bödeliweg	VS	70	Strassenlärmsanierung
109	Freiestrasse	Forch- bis Hofackerstrasse	VS	kein ÖV	Strassenlärmsanierung
110	Goldbrunnenplatz			9, 14, 32, 67, 215, 245, 220, 235, 350	QUARZ Birmensdorferstrasse
111	Hardturmstrasse	Pfingstweid- bis Förrlibuckstr.	SS (gepl.)	17	Strassenlärmsanierung
113	Hofwiesenstrasse	Ohm- bis Schulstrasse	ES	11, 61, 62, 63, 94, 768, 781	Fussgängerbereich Oerlikon
114	Hornbachstrasse	Seefeld- bis Bellerivestrasse	ES	kein ÖV	Strassenlärmsanierung, Einbettung in T30-Zone
115	Langstrasse	Zoll- bis Limmatstrasse	VS	32	QUARZ Langstrasse
116	Langstrasse	Stauffacher- bis Lagerstrasse	ES	32	QUARZ Langstrasse
118	Limmatquai	Rämistrasse bis Utoquai	HVS	4, 15, 912, 916	Konzept Innenstadt
120	Limmatquai	Münsterbrücke bis Utoquai	ES	4, 15	Konzept Innenstadt
121	Löwenstrasse	Usterstrasse bis Bahnhofplatz	VS	3, 14, 31	Fussgängerbereich Innenstadt
122	Mutschellenstr.	Albis- bis Mööslistrasse	SS	33, 66	QUARZ Morgental
123	Nordbrücke	Rotbuch- bis Guthirtstrasse	VS	33, 46	QUARZ Nordbrücke
124	Rämistrasse	Sonnegg- bis Gloriastrasse	HVS	6, 9, 10	QUARZ Hochschulen
125	Regensdorferstr.	Gsteigstrasse bis Wieslergasse	SS	38, 46	QUARZ Meierhofplatz
126	Rigiplatz		HVS	9, 10, 33	QUARZ Rigiplatz
127	Römerhofplatz		VS	3, 8, 15	QUARZ Römerhof
128	Rotbuchstrasse	Nordbrücke bis Nordstrasse	VS	33, 46	QUARZ Nordbrücke
129	Schweighofstr.	Borrweg bis Im Hagacker	VS	32, 89	Randnutzungen (Planung Zentrum FGZ)
130	Seebacherplatz		HVS	14, 29, 75, 768	QUARZ Seebach
131	Seestrasse	Beder- bis General-Wille-Str.	SS	5, 6, 7	QUARZ Tessinerplatz
132	Uetlibergstrasse	Bachtobel- bis Binzstrasse	VS	kein ÖV	QUARZ Binz
133	Utoquai	Limmatquai bis Bellevueplatz	HVS	912, 916	Konzept Innenstadt
134	Widmerstrasse	Albis- bis Kalchbühlstrasse	SS	184, 185	Einbettung in Tempo-30-Zone
135	Winterthurerstr.	Bockler- bis Dübendorferstr.	VS	61, 62, 79	QUARZ Schwamendingerplatz
136	Witikonstrasse	Looren- bis Berghaldenstrasse	VS	34, 747, 753, 786	QUARZ Witikon Unterdorf
137	Zweierstrasse	Seebahn- bis Birmensdorferstr.	HVS	67, 76, 215, 245, 220, 235, 350	Strassenlärmsanierung
138	General-Wille-Str.	See- bis Alfred-Escher-Str.	ES	5	Strassenlärmsanierung
139	Meierhofplatz		VS	13, 46, 80	QUARZ Meierhofplatz, Prüfung Machbarkeit (LSA)
140	Bernerstr. Nord	Meierwiesenstrasse bis Bernerstrasse Nord 230	SS gepl.	kein ÖV	Lärmschutzprojekt A1/Grünau

Konzeptplan Tempo- und Verkehrsregimes





Neue Tempo-30-Strecke gemäss vorliegendem Konzept

125 Abschnittsnummer siehe Tabelle Seite 9

Erlaubte Geschwindigkeit

Best. Gepl.

- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h

- - - Strecken mit weiterem Abklärungsbedarf (gemäss Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen)

Verkehrszonen

- Fussgänger-/Fahrverbotszone
- Begegnungszone
- Tempo-30-Zone

Auf dem Plan sind nebst den bestehenden alle geplanten Tempo-30-Strecken aufgeführt, auch diejenigen gemäss «Zonenkonzept Tempo 30 kommunale Strassen». Nur die Strassenabschnitte, die mit dem vorliegenden Konzept neu für Tempo 30 vorgesehen sind, führen eine Abschnittsnummer.

Kriterienkatalog

Anhand eines Kriterienkatalogs wird beurteilt, ob sich ein Strassenabschnitt für die Einführung von Tempo 30 eignet. Es handelt sich um eine Gesamtbetrachtung anhand mehrerer Kriterien. Beispielsweise fliesst in die Betrachtung ein, ob es publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen hat, wie hoch die Fussgängerfrequenzen sind, ob der öffentliche

Verkehr Verlustzeiten hinnehmen muss oder ob eine Lärmsanierung erforderlich ist. Die Ausprägungen der Kriterien zeigen auf, ob das entsprechende Kriterium eher hinderlich oder förderlich für die Einführung von Tempo 30 ist. Die Reihenfolge bedeutet keine Gewichtung.

Kriterien	Ausprägung für Tempo 30 hinderlich	Ausprägung für Tempo 30 förderlich
1 Randnutzungen	<ul style="list-style-type: none"> keine publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen geringe Fussgängerfrequenzen 	<ul style="list-style-type: none"> publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen hohe Fussgängerfrequenzen Zentrumsfunktion (Quartierzentrum, Innenstadt)
2 Erscheinungsbild Strassenraum	<ul style="list-style-type: none"> verkehrsorientierte Gestaltung (vierstreifige Strasse, Lichtsignalanlagen) 	<ul style="list-style-type: none"> siedlungsorientierte Gestaltung Potenzial zur Behebung vorhandener Sicherheitsdefizite
3 Funktion MIV	<ul style="list-style-type: none"> durchleiten/kanalisieren Hauptverkehrsstrasse 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden/sammeln Verbindungsstrasse
4 Ausweichverkehr	<ul style="list-style-type: none"> unerwünschte Verlagerungseffekte vom übergeordneten Netz in Quartierstrassen 	<ul style="list-style-type: none"> kaum unerwünschte Auswirkungen respektive flankierende Massnahmen zur Vermeidung von Ausweichverkehr
5 Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> erhebliche Verlustzeiten infolge Tempo 30 viele Passagiere (Durchfahrer) betroffen 	<ul style="list-style-type: none"> kein ÖV vorhanden unerhebliche Verlustzeiten infolge Tempo 30 wenig Passagiere (Durchfahrer) betroffen
6 Strassenverkehrslärm	<ul style="list-style-type: none"> nicht relevant 	<ul style="list-style-type: none"> Lärmsanierung erforderlich
7 Einbettung	<ul style="list-style-type: none"> im Verkehrskonzept höherer Netzhierarchie zugeordnet 	<ul style="list-style-type: none"> Abfolge von Strassenabschnitten mit Tempo 30

Kriterienkatalog zur Beurteilung von Tempo 30

1 Randnutzungen

Geschäfte mit Einkaufsmöglichkeiten oder Serviceangeboten (z.B. Kleiderreinigung) und Gastronomieangebote sorgen für ein stetiges Fussverkehrsaufkommen. Je nach Anzahl und der publikumsorientierten Nutzungen und der Breite des Versorgungsangebots hat das Gebiet eine Zentrumsfunktion mit entsprechender Ausstrahlung ins Quartier oder in die Stadt. Publikumsmagnete wie Coop und Migros erzeugen viel Fussverkehr. ÖV-Haltestellen sind ein wichtiger Bestandteil der Nutzungen und können durch Ein- und Aussteigende viel Fussverkehr generieren. Das Potential zukünftiger Nutzungen wird ebenfalls beurteilt. Eine Verkehrsberuhigung und Umgestaltung erhöht dessen Attraktivität massgeblich. Dadurch kann die Ansiedlung neuer Geschäfte gefördert werden, was zu zusätzlichen Passantenströmen führt.

2 Erscheinungsbild Strassenraum

Wichtig für eine funktionierende Tempo-30-Strecke ist, dass soweit wie möglich auf Signalisation und Markierung verzichtet werden kann und die Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird. Das Verkehrsregime und das Erscheinungsbild der Strasse sollen im Sinn des Prinzips der selbsterklärenden Strasse übereinstimmen. Somit ergeben sich zwei Fälle:

- Strasse mit verkehrsorientiertem Erscheinungsbild: für Tempo 30 hinderlich bzw. Umgestaltung im Rahmen eines Strassenprojekts erforderlich.
- vorhandene Strasse mit siedlungsorientiertem Erscheinungsbild: für Tempo 30 förderlich. Vorhandene Sicherheitsdefizite (z.B. fehlendes Trottoir, kurze Sichtweiten, Gefahrensituationen für Schulkinder) unterstützen zusätzlich die Umsetzung von Tempo 30.

3 Funktion MIV (motorisierter Individualverkehr)

Die Funktion der Strasse – durchleiten oder erschliessen – ist das entscheidende Kriterium, nicht deren Klassierung. Die Klassierung weist eine zu grosse Spannweite an unterschiedlichen Strassenräumen auf, als dass sie massgebend sein könnte. So sieht z.B. die Neugestaltung des Utoquai im Bereich Riviera Tempo 30 vor. Der Utoquai entlang des Terrasse-Gebäudes ist nur als Hauptverkehrsstrasse klassiert, um die Abbiegebeziehung von der Rämistrasse Richtung Bellerivestrasse zu gewährleisten.

4 Ausweichverkehr

Die Frage, ob durch Tempo 30 unerwünschter Ausweichverkehr in die Quartiere entsteht, muss differenziert betrachtet werden. Oft gibt es gar keinen Grund zum Ausweichen. Unter Umständen ist der Verkehrsfluss mit Tempo 30 sogar besser, z. B. wegen des Abbaus von Einflüssen durch Fussgängerstreifen. Es ist richtig, den Hauptstrassenabschnitt mit den umliegenden Quartierstrassen im Gesamtzusammenhang zu betrachten.

5 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Falls ÖV-Linien durch einen Tempo-30-Abschnitt führen, können sich Konflikte ergeben: Fahrzeitverzögerung sowie Bremsvorgänge wegen Temporeduktionen und allfälligen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Die Frage, ob grosse Verlustzeiten entstehen, ist abhängig von der vorhandenen Situation (Kurven, Weichen, Haltestellenbereich) und der Länge der vorgesehenen Tempo-30-Strecke. Allerdings spielen die Vortrittsrechte eine grössere Rolle als die verminderte Höchstgeschwindigkeit. Der Wegfall von unregelmässigen Fussgängerstreifen mit Fussgängervortritt kompensiert die niedrigere Höchstgeschwindigkeit. Wichtig ist, dass auf ÖV-Achsen nicht Rechtsvortritt eingeführt wird, damit dem ÖV nicht bei jeder einmündenden Seitenstrasse der Vortritt entzogen wird.

6 Strassenverkehrslärm

Die Strassenlärmsanierung stellt eine gesetzliche Vorgabe dar. Dieses Kriterium kann deshalb nur förderlich sein, nicht hinderlich.

7 Einbettung

Es geht darum, planerisch sinnvolle Verkehrsregime-Zonen zu schaffen, damit das Verkehrsregime für alle Verkehrsteilnehmenden nachvollziehbar bleibt und eine gewisse Kontinuität herrscht.

Die MIV-Belastung ist als Kriterium aus verkehrlicher Sicht nicht relevant, da die verringerte Geschwindigkeit nur einen unbedeutenden Einfluss auf die Leistungsfähigkeit hat. In Spitzenstunden liegt ohnehin ein gesättigtes Netz vor. Die Belastung taucht dennoch im Kriterienkatalog auf, und zwar indirekt via Strassenlärm. Je höher die Belastung, desto eher sind die Immissionsgrenzwerte überschritten.

Zudem gibt es Aspekte, die nicht relevant sind für die Eignung, aber dennoch günstig in die abschliessende Beurteilung einfließen:

- Niedrige Geschwindigkeitsregimes erhöhen die Verkehrssicherheit. Die Kollisionsgeschwindigkeit ist in hohem Masse relevant für die Unfallfolgen. Werden bei einem Aufprall mit Tempo 50 ca. 80 % der zu Fuss Gehenden getötet, so sind es bei Tempo 30 nur ca. 10 %. Zudem ist bei tieferer Geschwindigkeit der Reaktions- und Bremsweg kürzer. Kollisionen können damit ganz vermieden werden oder die Folgen sind weniger gravierend.¹
- Niedrige Geschwindigkeitsregimes verbessern in der Regel die Situation für den Veloverkehr (Angleichung der Geschwindigkeiten), insbesondere weil Abbiegevorgänge vereinfacht werden.

¹ Fussverkehr Schweiz: Häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen, Position, Mai 2012



Der Franklinplatz ist zwar nicht als Tempo 30 signalisiert, kann aber gleichwohl als Beispiel für den Gestaltungsansatz in Quartierzentren gelten: siedlungsorientierte Gestaltung mit Mehrzweckstreifen als Querungs- und Abbiegehilfe.

Gestaltungsansätze

Die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen mit ÖV bedeutet, dass neue Gestaltungsansätze für Verkehrsberuhigungsmassnahmen entwickelt werden müssen. Diese sollen den Grundgedanken der bisherigen Tempo-30-Gestaltung aufnehmen (siedlungsorientierte Gestaltung), die Ablesbarkeit des Verkehrsregimes gewährleisten und kostengünstig umsetzbar sein.

Tempo 30 in Quartierzentren

In Quartierzentren kann zum Beispiel ein Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn zur Anwendung kommen. Er dient der optischen Gliederung der Fahrbahn, als Querungshilfe für Fussgänger, als Abbiegehilfe für Fahrzeuge und als Element zur Erkennbarkeit des Verkehrsregimes.

Zonenbeginn: Markierung Tempo 30, Signal am Strassenrand. Zur Verdeutlichung der Torwirkung kann ein Vertikalversatz zum Einsatz kommen, der auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt werden muss.

Mehrzweckstreifen: Ein Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn erfüllt mehrere Funktionen. Er dient zur optischen Gliederung der Fahrbahn, als Querungshilfe für Fussgänger, als Abbiegehilfe und als Element zur Erkennbarkeit des Verkehrsregimes. Die Breite sollte mindestens 2 Meter betragen.

Einmündungen: Einmündungen von untergeordneten Tempo-30-Strassen sollen mittels Trottoirüberfahrten ausgebildet werden. Damit bleibt die Hauptstrasse vortrittsberechtigt, was der Strassennetzhierarchie entspricht und die ÖV-Bevorzugung gewährleistet.

Haltestellen ÖV: Ob eine Haltestelle überholbar oder nicht ausgebildet wird, ist situationsspezifisch zu klären. Falls eine Haltestelle nicht überholbar sein soll, sind ein schmaler Fahrstreifen und eine Mittelinsel erforderlich.

Veloverkehr: Bei mittlerer bis hoher Verkehrsbelastung können auf Velorouten Velostreifen angeordnet werden. Der Veloverkehr soll bei den Haltestellen nach Möglichkeit auf der Fahrbahn geführt werden.

Fussverkehr: Fussgängerstreifen sind auch in Tempo-30-Zonen zulässig, sollten aber zurückhaltend angeordnet werden. Bei wichtigen Querungsstellen des Fussverkehrs kann der Mehrzweckstreifen mit einem Querungsschutz versehen werden. Da der Verkehr auf der Fahrbahn vortrittsberechtigt ist, muss der Übergang zwischen Fussgängerflächen und Fahrbahn klar ersichtlich und ertastbar sein.

Tempo 30 ausserhalb von Quartierzentren

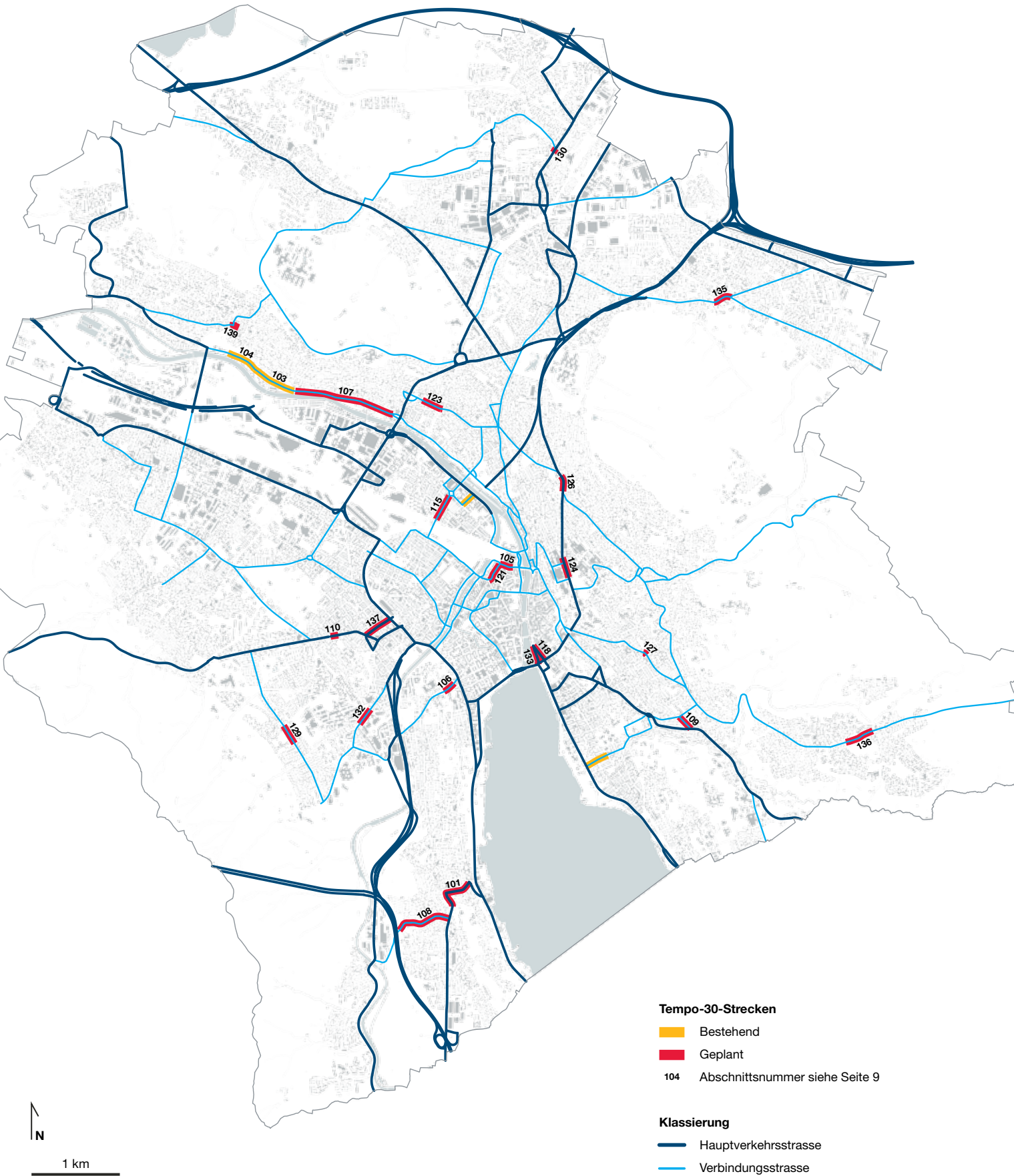
Für Strassen ausserhalb von Quartierzentren stehen Mehrzweckstreifen nicht im Vordergrund. Es kommen folgende Gestaltungsansätze zur Anwendung:

- Torsituation: Signal, ev. flache gelenkbustaugliche Anrampung.
- Markierung: zulässig, aber möglichst zurückhaltend einsetzen (siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung).
- bei mittlerer bis hoher Verkehrsbelastung sind auf Velorouten Velostreifen oder -wege vorzusehen. Wenn die Fahrbahn zu schmal ist, um gleichzeitig Velostreifen und Mittellinie zu markieren, kann eine Kernfahrbahn die Lösung sein.
- versetzte Parkierung und Engstellen ohne Kreuzungsmöglichkeit sind bei hoher Verkehrsbelastung eher nicht zweckmässig.
- möglichst einfach umsetzbare Ansätze, für zahlreiche Streckenabschnitte.



Herdernstrasse: Zonensignalisation Tempo 30 mit Kernfahrbahn

Konzeptplan Tempo 30 auf überkommunalen Strassen



Mischverkehr MIV/ÖV

Bei Mischverkehr teilen sich Autoverkehr und ÖV denselben Fahrstreifen. Es ist ein Lösungsansatz, um den unterschiedlichen Ansprüchen an die Infrastruktur bei knappen Platzverhältnissen gerecht zu werden. In Zentrumsbereichen mit Haltestellen und starken querenden Einflüssen – seien es abbiegende Fahrzeuge oder zu Fuss Gehende – kann Mischverkehr MIV/ÖV den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit

(insbesondere beim Linksabbiegen) verbessern. Voraussetzung für gut funktionierende Mischverkehrsabschnitte sind längere Eigentrasseeabschnitte in den Zu- und Abflussbereichen. Eigentrassees, auch über grössere Strecken, zum Beispiel in Form von Busspuren oder separaten Tramtrassees, ermöglichen dem ÖV eine verbesserte Angebotsqualität.



Visualisierung des geplanten Projekts Zentrum Albisrieden: Mehrzweckstreifen in der Mitte der Fahrbahn und Tempo 30



Albisstrasse: Busspur bei der Zufahrt dosierung am Stadtrand

Kriterienkatalog

Anhand von Kriterien wird beurteilt, ob sich ein Strassenabschnitt für die Etablierung von Mischverkehr MIV/ÖV eignet. Der Katalog kann im Umkehrschluss aber auch auf bestehende Mischverkehrsstrecken angewendet werden, um zu prüfen, ob ein Eigentrassee sinnvoll wäre. Die Ausprägungen der Kriterien zeigen auf, ob das entsprechende Kriterium eher hinderlich oder förderlich ist.

Kriterien	Ausprägung für Mischverkehr hinderlich	Ausprägung für Mischverkehr förderlich
Verkehrsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> keine Stauräume für den MIV vor oder nach dem Mischverkehrsabschnitt vorhanden starke und zahlreiche seitliche Zuflüsse (aus Querstrassen und/oder Grundstückzufahrten) 	<ul style="list-style-type: none"> ungehinderte Ein- und Ausfahrt des öffentlichen Verkehrs aus dem Mischverkehrsabschnitt Stauräume für den MIV vorhanden seitliche Zuflüsse kanalisierbar oder gering
Fussgängerquerungen	<ul style="list-style-type: none"> zahlreiche und stark belastete Querungen Fussgängerstreifen ohne LSA 	<ul style="list-style-type: none"> Fussgängerquerungen kanalisierbar oder gering Fussgängerstreifen mit LSA ausgerüstet
ÖV-Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> viele Kurse lange Haltezeit 	<ul style="list-style-type: none"> wenig Kurse kurze Haltezeit ÖV-Bevorzugung durch Pulkführung
Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> Inselhaltestelle mit ausreichenden Abmessungen hindernisfreier Zugang realisiert 	<ul style="list-style-type: none"> Inselhaltestelle mit zu kleinem Wartebereich respektive zu schmalen Inseln noch kein hindernisfreier Zugang
Funktion MIV	<ul style="list-style-type: none"> durchleiten/kanalisieren Streckenabschnitt mit ausgeprägtem Hauptverkehrsstrom in Längsrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> verbinden/sammeln/erschliessen Streckenabschnitt mit zahlreichen Querungen (MIV, FG)
Anlieferung/ Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> Störungen des ÖVs infolge Umschlag auf der Fahrbahn fehlende Umschlagsmöglichkeit für angrenzende Nutzungen Parkierung am Strassenrand 	<ul style="list-style-type: none"> Güterumschlagsfelder auf dem Trottoir
Rettungsachse	<ul style="list-style-type: none"> keine Alternativroute oder Ausweichmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> keine Rettungsachse betroffen Funktionalität der Rettungsachse bleibt bestehen
Fussverkehr/ Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> nicht relevant 	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Alleenkonzept QUARZ (Quartierzentren)
Velo	<ul style="list-style-type: none"> wenn trotz Mischverkehr MIV/ÖV kein Platz für Velostreifen vorhanden ist (bestehende Strecken) 	<ul style="list-style-type: none"> Veloroute gemäss Richtplan fehlender Velostreifen

Kriterienkatalog zur Beurteilung von Mischverkehr MIV/ÖV

Konzeptplan ÖV-Trassierung

Der Konzeptplan zur ÖV-Trassierung zeigt auf, wo Eigentrassees und wo Mischverkehrsstrecken vorgesehen sind. Im Grundsatz bleiben sowohl die bestehenden Eigentrassees (vor allem bei Tramlinien) wie auch die bestehenden Mischverkehrsabschnitte (vor allem bei Buslinien) bestehen.

Der Plan enthält langfristige Projekte (Tram Rosengarten, Tram Affoltern), muss aber jeweils mit den neusten Erkenntnissen in Bezug auf Verkehrsnetzentwicklung respektive Machbarkeit periodisch überprüft und wenn nötig aktualisiert werden.

Der Vermerk «geplant» weist einen breiten Spielraum auf: von Variantenstudium (noch keine stadtinterne konsolidierte Haltung) bis zu einem bereits genehmigten, aber noch nicht gebauten Strassenprojekt.

Im Vergleich zum Ist-Zustand sind im Wesentlichen folgende Eigentrassees geplant:

- **Hohlstrasse, Abschnitt Hardstrasse bis Farbhof:** durchgehendes Eigentrassee. Buslinie 31 im Hauptnetz; stark störungsanfällig wegen dichtem Takt und hohem Verkehrsaufkommen. Kompatibel mit Langfristplanung Renaissance Tramlinie 1.
- **Wehntalerstrasse, Abschnitt Furttalstrasse bis Regensbergstrasse:** durchgehendes Eigentrassee. Heutige Buslinie 32 im Hauptnetz; stark störungsanfällig wegen dichtem Takt und hohem Verkehrsaufkommen. Kompatibel mit Langfristplanung Tram Affoltern (Linienetzentwicklung VBZ).
- **Rosengartenstrasse:** durchgehendes Eigentrassee. Buslinien 69 und 72 im Hauptnetz; stark störungsanfällig wegen dichtem Takt und hohem Verkehrsaufkommen. Kompatibel mit Langfristplanung Tram Rosengarten und mit betrieblicher Optimierung (LSA).

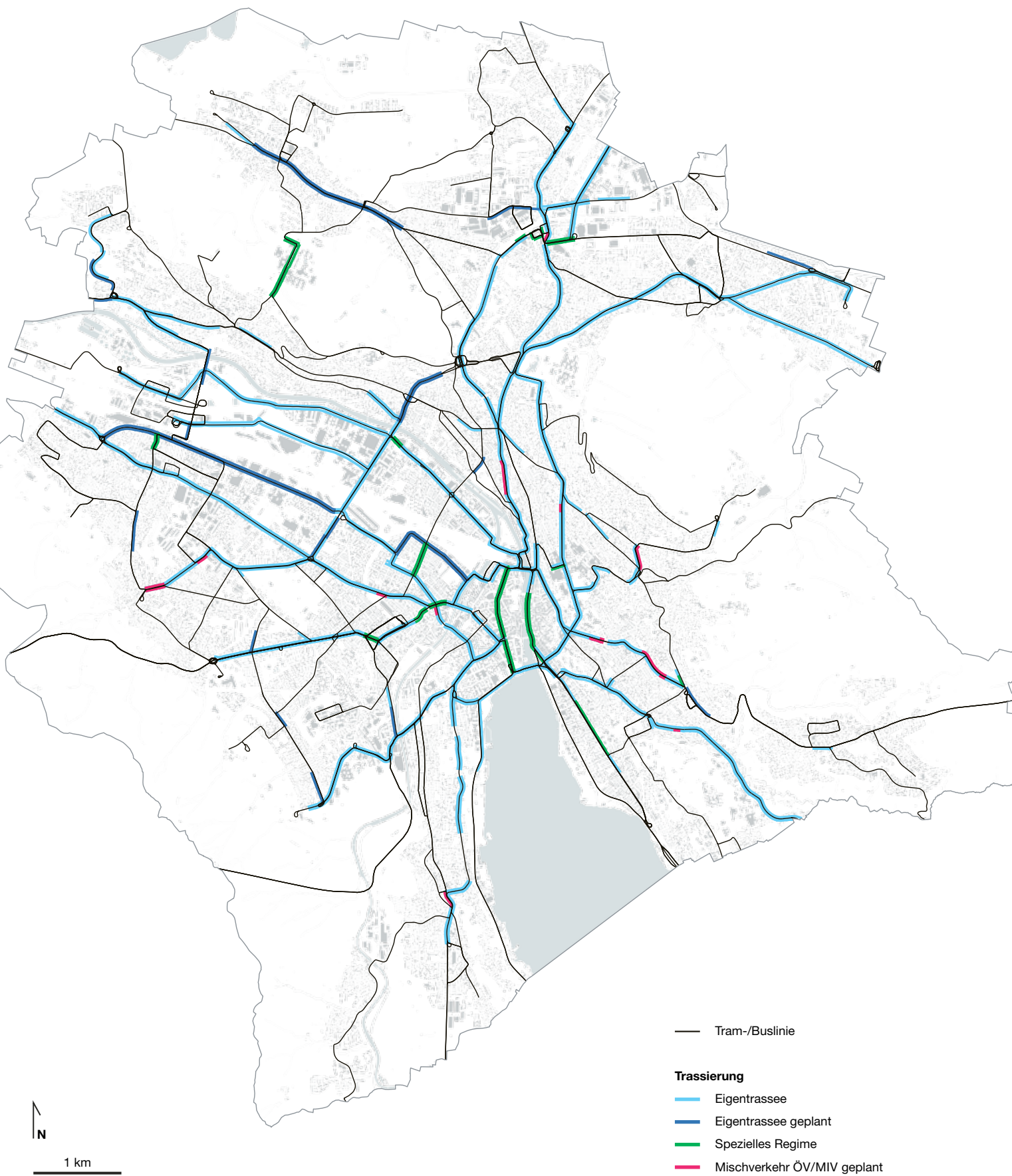
Dazu gesellen sich weitere Busspuren bei staugefährdeten Knotenzuflüssen wie z.B. Europabrücke, Hardstrasse, Manessestrasse, Schweighofstrasse und Witikonstrasse.

Im Vergleich zum Ist-Zustand sind im Wesentlichen folgende Mischverkehrsabschnitte geplant:

- **Albisriederstrasse, Abschnitt Fellenberg- bis Altstetterstrasse:** Mischverkehr MIV/ÖV wegen QUARZ.
- **Stampfenbachstrasse:** Mischverkehr MIV/ÖV talwärts wegen Velomassnahmen.
- **Kraftstrasse:** Mischverkehr MIV/ÖV bergwärts wegen Velomassnahmen.

Dazu kommen zahlreiche Kaphaltstellen wie z. B. Morgental, Siemens, Hölderlinstrasse, Hottingerplatz, Hedwigsteig.

Konzeptplan: ÖV-Trassierung



Begegnungszonen

Die Begegnungszone ist seit dem Jahr 2002 zugelassen und ersetzte die bis dahin geltende «Wohnstrasse», die wenig Verbreitung gefunden hatte. Gegenüber der Wohnstrasse wurden bei der Begegnungszone die Anforderungen vereinfacht und die Beschränkung bezüglich Grösse der Zone und Verkehrsaufkommen aufgehoben. Mit der Begegnungszone wird den Fussgängerinnen und Fussgängern in Wohn- und Geschäftsbereichen (Orten mit wesentlichem Fussverkehrsaufkommen) mehr Raum mit höherer Aufenthaltsqualität zugestanden.

Beispiele für Begegnungszonen in Geschäftsbereichen: Stadelhoferstrasse und Marktplatz Oerlikon.

Die Kriterien richten sich nach dem Leitfaden «Begegnungszone in Geschäftsbereichen» (Stadt Zürich, Oktober 2010). Für die Stadt Zürich stehen als Geschäftsbereiche Quartierzentren und/oder die Umgebung von Bahnhöfen im Vordergrund. Weil sich aus Sicht ÖV-Betrieb Vorbehalte ergeben (Vortrittsentzug ÖV), beschränkt sich die Auswahl auf Bereiche ohne ÖV-Linien.

Es handelt sich um eine rollende Planung, da die Einführung von Begegnungszonen fortlaufend aufgrund neuer Bedürfnisse geprüft wird.



Begegnungszone Stadelhoferstrasse

Umsetzung

Das Konzept für Tempo- und Verkehrsregimes mit ÖV-Trassierung stellt mit den Kriterienkatalogen eine Arbeitshilfe für die Entwicklung von Strassenprojekten dar. Zudem sind die Konzeptpläne eine verbindliche Planungsvorgabe für die Entwicklung von Strassenprojekten, für die Signalisation von Tempo- und Verkehrsregimes sowie für die Durchführung der Strassenlärmsanierung. Es können sich im Detail Abweichungen ergeben, entweder bei der Konkretisierung auf den nachfolgenden Planungsstufen (Anordnungsspielraum) oder im Rahmen des Verfahrens zur Strassenlärmsanierung (einzelne zusätzliche Tempo-30-Strecken).

Tempo- und Verkehrsregimes

Bei den neu vorgesehenen Geschwindigkeitsreduktionen (Tempo 30 statt 50, Tempo 50 statt 60, Tempo 60 statt 80) ist eine rasche Umsetzung vorgesehen, da diese Massnahmen lärmwirksam sind und die bundesrechtliche Frist für die Strassenlärmsanierung Ende März 2018 endet. Deshalb erfolgt die Publikation der Verkehrsvorschriften parallel mit der Auflage der akustischen Projekte im Rahmen der Strassenlärmsanierung, etappiert nach Stadtkreisen, wobei jeweils die Machbarkeit zu prüfen ist.

Die Reduktionen von 80 auf 60 km/h sowie von 60 auf 50 km/h können ohne bauliche Massnahmen allein mit Verkehrsanordnungen signalisiert werden. Bei Strassenabschnitten ohne geplante Bauprojekte vor 2018 erfolgt die Umsetzung von Tempo 30 situativ entweder mittels untergeordneten baulichen Massnahmen oder nur mit Signalisation und Markierung. In Strassenabschnitten, die vor 2018 umgebaut werden, wird angestrebt, allfällige aufgrund von Tempo 30 sinnvollen baulichen Massnahmen ins Strassenprojekt zu integrieren.

ÖV-Trassierung

Beim Konzeptplan ÖV-Trassierung ist eine kontinuierliche Umsetzung vorgesehen: Die Realisierung erfolgt nach den Grundsätzen des koordinierten Bauens, d. h. die im Konzeptplan festgelegte Trassierung wird dann umgesetzt, wenn am betreffenden Ort Vorhaben der Werke und/oder des Tiefbauamtes ausgeführt werden müssen, wie Gleiserneuerungen, Werkleitungen oder die Sanierung des Strassenoberbaus.

Begegnungszonen

Bei den Begegnungszonen wird ebenfalls eine kontinuierliche Umsetzung angestrebt, da die Einführung von Begegnungszonen bereits heute fortlaufend aufgrund neuer Bedürfnisse geprüft wird.

Begriffe

Begegnungszone Die Begegnungszone kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger und Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten die ganze Verkehrsfläche benutzen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführern vortrittsberechtigt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

ES Erschliessungsstrassen: Diese erschliessen einzelne Parzellen oder Gebäude und führen den Verkehr zu den Sammelstrassen. Sie haben nur quartierinterne Bedeutung im Strassennetz.

Fahrbahnhaltestelle Das Tram oder der Bus hält auf der Fahrbahn, so dass der Autoverkehr dahinter warten muss. Es handelt sich entweder um Haltestellen am «normalen» Fahrbahnrand oder um Kaphaltestellen. Fahrbahnhaltestellen sind für Fussgängerinnen und Fussgänger, welche die Strasse queren, am sichersten, weil während des Bushalts der Fahrzeugstrom gestoppt ist.

Hauptstrasse Der Begriff steht häufig für die wichtigste Strasse eines Orts oder eines Quartiers. Im Strassenverkehrsrecht werden als Hauptstrassen die wichtigeren Verkehrsachsen mit Vortritt bezeichnet. Zu den Hauptstrassen können HVS, VS und SS gezählt werden.

HVS Hauptverkehrsstrassen: im kantonalen Richtplan festgelegte wichtige Achsen, die zusammen mit den Autobahnen das übergeordnete Strassennetz bilden. Sie kanalisieren den Autoverkehr.

Kaphaltestelle Haltestelle mit vorgezogenen Trottoirkanten anstelle von Haltestelleninseln, so dass die Passagiere sicherer, bequemer und attraktiver ein- und aussteigen können.

Kernfahrbahn Zwischen markierten Velostreifen verläuft eine Fahrbahn ohne Mittellinie für den Gegenverkehr von Motorfahrzeugen. In gewissen Kreuzungssituationen müssen die Motorfahrzeuge die Velostreifen mitbenützen.

LSA Lichtsignalanlage

Mischverkehr MIV/ÖV Tram/Bus und motorisierter Individualverkehr benützen denselben Fahrstreifen. Die ÖV-Bevorzugung geschieht durch zeitliche statt räumliche Trennung des Verkehrs (geeignete Lichtsignalsteuerung etc.). Bei Mischverkehr MIV/ÖV nur im Haltestellenbereich spricht man

von Kaphaltestellen oder Fahrbahnhaltestellen.

MIV Motorisierter Individualverkehr. Umfasst Autos, Lastwagen, Lieferwagen und Motorräder.

ÖV Öffentlicher Verkehr

QUARZ Quartierzentrum: Sozialer und wirtschaftlicher Schwerpunkt eines Quartiers, der sich durch folgende Eigenschaften auszeichnet: Hohe Nutzungs- und Versorgungsdichte, publikumsorientierte Nutzungen, hohes Passantenaufkommen längs und quer zur Strasse. Allen Quartierzentren ist im Richtplan ein Fussgängerbereich zugeordnet. In diesen Bereichen sollen die zu Fuss Gehenden so weit wie möglich prioritär behandelt werden.

Siedlungsorientierte Strassen Diese sind aus Sicht des Motorfahrzeugverkehrs untergeordnete Strassen, die allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen. Neben Fahren, Anhalten, Wenden und Güterumschlag sind auch soziale Aspekte (z.B. Raum für Begegnungen) zu berücksichtigen. Verbindungsstrassen, Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen zählen zu den siedlungsorientierten Strassen.

SS Sammelstrassen: Diese haben nur örtliche Bedeutung im Strassennetz und sammeln den Verkehr aus den Erschliessungsstrassen. Sie sind im kommunalen Richtplan festgelegt.

Überkommunale Strasse Strasse, die im regionalen oder kantonalen Richtplan festgelegt ist und bei einer baulichen Anpassung der Genehmigung des Regierungsrats bedarf.

Verkehrsorientierte Strassen Diese sind primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet. In besiedelten Gebieten ist der gemischten Nutzung Rechnung zu tragen. Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zählen zu den verkehrsorientierten Strassen.

Verkehrsregime Organisatorische Anordnungen im Verkehrsnetz mit besonderen Vorschriften wie Einbahn-, Abbiege-, Anhalte-, Geschwindigkeits- oder Parkvorschriften.

VS Verbindungsstrassen: im regionalen Richtplan festgelegte Achsen. Sie verbinden einzelne Stadtteile miteinander und binden Siedlungsgebiete und Erholungsschwerpunkte an das übergeordnete Strassennetz an.

