Anhang A

Aufnahmen 17.9.2025
18:02 - 18:11
Dorfstrasse bei Kirche

KANTON ZÜRICH
AMT FÜR VERKEHR
AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG

ortsdurchfahrten

von der durchfahrtsstrasse zum gestalteten strassenraum

vorher

nachher

intro

ländlich

städtisch

tipps

Impressum

Herausgeber

ARE Amt für Rauentwicklung des Kantons Zürich

AFV Amt für Verkehr des Kantons Zürich

Begleitender Ausschuss

Walter E. Meier (ARE)

Reto Lorenzi (AfV)

Kurt Zollinger (TBA)

Manfred Eggenberger (RZU)

Rudolf Jäger (KAPO)

Urs Walter (TAZ)

Es hat auch eine Vernehmlassung beim paritätischen Leitungsausschuss stattgefungen,welchem Vertreter von Kanton, Stadt und Gemeinden angehören.

Anlass und Unterstützung

Die Fachstelle für Stadtentwicklung und das Gesundheits- und Umweltdepartement der Stadt Zürich haben im Rahmen des Projektes „Zukunftsfähiges Zürich - Regionale Mobilität“ anlässlich sogenannter „Mobilitätskonferenzen“ konkrete Massnahmen ausgelöst, welche zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in der Region beitragen sollen. Die Stadt Zürich hat die Herausgabe dieser Broschüre mit einem finanziellen Beitrag unterstützt.

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich

Karin Bétrisey, dipl. Kulturing. ETH sia

Peter von Känel, Raumplaner Reg. A / FSU

Fachberatung: Klaus Zweibrücken
Prof. für Verkehrsplanung HSR

Bezug

Suter • von Känel • Wild • AG
Siedlung Landschaft Verkehr Umwelt
Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich

www.skw.ch Telefon 044 315 13 90

Preis

Fr. 25.-

Titelbild

Dorfstrasse Baar (ZG)

Dachsen (ZH)

ländlich

vorher

Dorfeinfahrt mit unübersichtlicher Einmündung

Geschichte

Seit mehr als 20 Jahren war die Hauptstrasse Gesprächsthema von Bevölkerung und Behörde. Die streckenweise geringe Breite wirkte sich mit zunehmendem Autoverkehr für Fussgänger und Velofahrer immer unangenehmer aus.

Der Verkehrsplan, der eine Umfahrung des Dorfkerns vorsah, wurde 1979 von der Gemeindeversammlung abgelehnt.

Die Alternative zur Umfahrung war eine umgestaltete Dorfstrasse mit baulichen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung.

Ziele

- Schaffen eines ausreichenden Fussgängerschutzes
- Sicherstellen einer ortsbildverträglichen Gestaltung
- Wirksames Verlangsamen des Durchgangsverkehrs
- Gewährleisten der Verkehrssicherheit und des Strassenunterhaltes

nachher

Eingangspforte mit Mittelinsel und Pflästerung

Massnahmen

- Erweiterung der gepflästerten Brunnenplätze
- Einzelne Fahrbahnverengungen um 1.20 m
- zusätzliche Betonung der Strassenraumgliederung mittels Bäumen
- Optische Abtrennung des Gehbereichs von der Fahrbahn mit Bord- und Wehrsteinen
- Markierung von Beginn und Ende der verkehrsberuhigenden Gestaltung mittels Bauminseln als Pförtner
  (Brechung der dynamischen Linienführung, Senkung der Einfahrtsgeschwindigkeit)

Normalprofil

Fahrbahnbreite:		ca. 4.80 - 6.00 m
Gehbereich:	einseitig	ca. 1.20 m

Einengung erhöht Aufmerksamkeit der Motorfahrzeuglenker

Gestaltungsdetail

vergrösserter Brunnenplatz als Kammerungselement

Akzeptanz Erfahrungen Erfolgskontrolle

Es wurde keine qualitative Erfolgskontrolle durchgeführt.

Die Aufwertung im Dorfkern von Dachsen wird sowohl aus Sicht der Sicherheit für Fussgänger als auch aus Gründen des Ortsbildschutzes begrüsst.

Der Verkehrsablauf hat sich besser den örtlichen Gegebenheiten angepasst.

Dank finanzieller Beteiligung von Bund und Kanton konnten fast 100-jährige Werkleitungen zudem günstig ersetzt werden.

Kritik Nachbesserungen

Die gepflästerten Fahrbahnabschnitte (Natursteine) wurden nachträglich abgeschliffen, da die entstandenen Rollgeräusche zusätzlichen Lärm verursachten.

Fussgängerschutz

Fahrbahnverengung mit Wehrstein

Umgestalteter Einmündungsbereich

Fazit

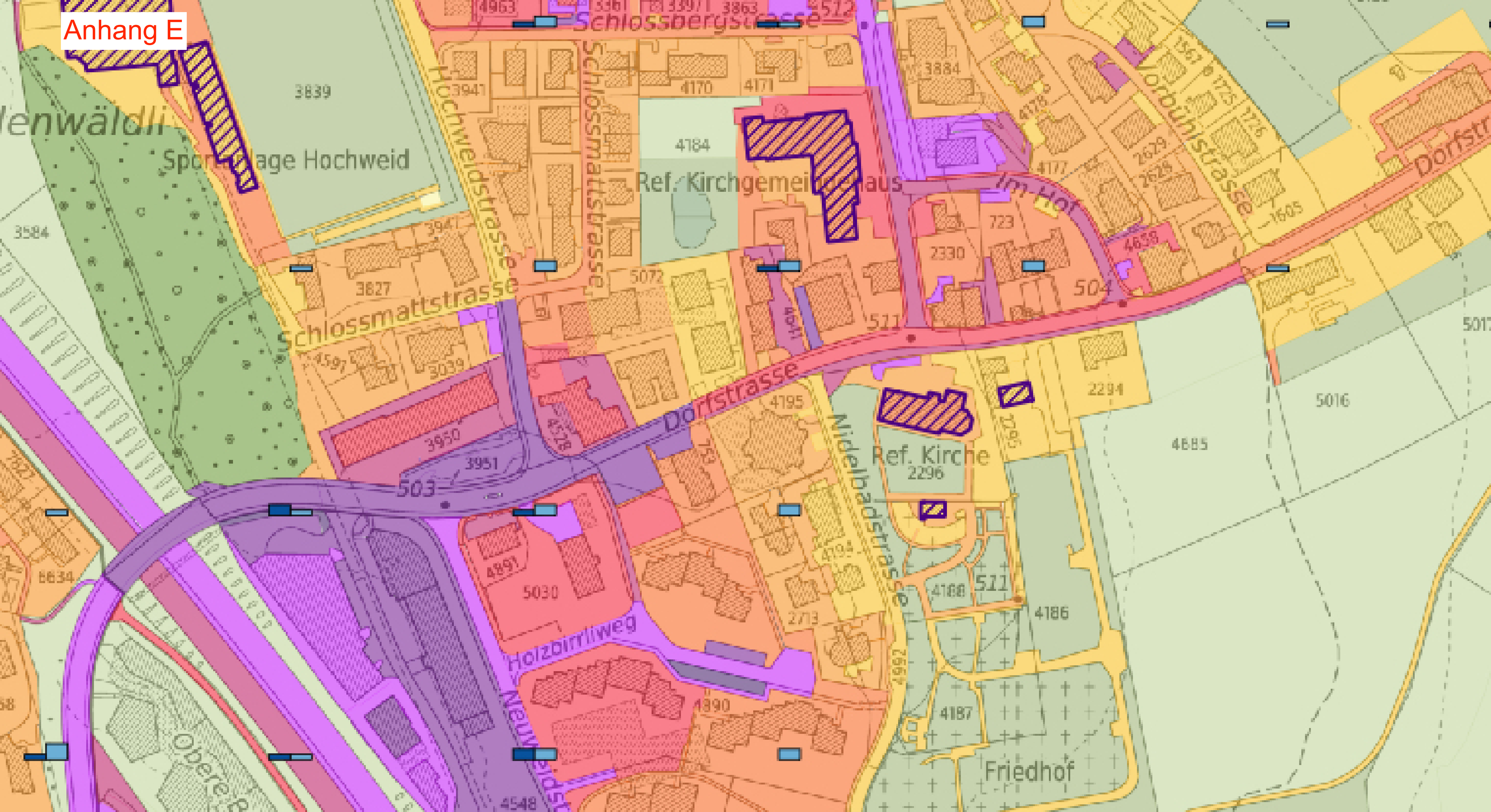
Dachsen ist ein gutes Beispiel, wie sich eine Staatsstrasse den Gegebenheiten eines geschützten Ortsbildes anpassen kann, allerdings bei sehr wenig Verkehr.

Projektangaben

Strassenlänge:	700 m
Verkehrsbelastung (DTV):	1300 Fahrzeuge
Klassierung:	Kantonsstrasse
Konzept (1989-1991)	Suter • von Känel • Wild • AG, Zürich
Projekt und Bauleitung: (1993-1995)	K. Wüst, Bauingenieure AG, Schaffhausen
Bauzeit:	18 Monate
Strassenbaukosten:	ca. Fr. 1'500'000.-

Situationsplan

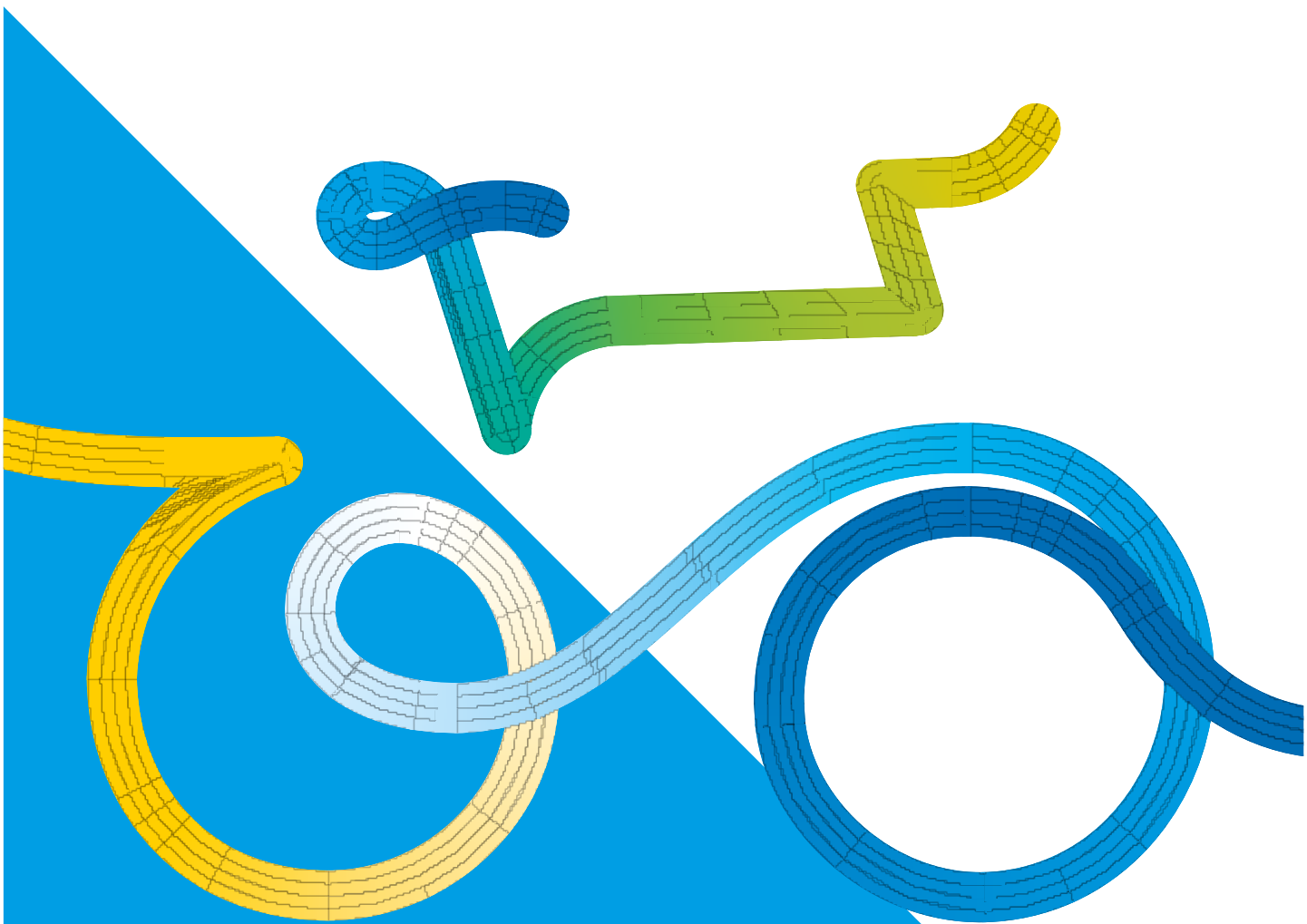
Anhang E


Schlossbergstrasse
Hochweidstrasse
Schlossmattstrasse
Sportanlage Hochweid
Ref. Kirchgemeindehaus
Im Hof
Vorbühlstrasse
Dorfstrasse
Nidelbadstrasse
Ref. Kirche
Holzbirrliweg
Neuweidstrasse
Friedhof

Anhang F

Kanton Zürich

Standards Veloverkehr



Februar 2023

Vorwort

Der Kanton Zürich startete 2018 einen Prozess zur Aktualisierung der Standards Veloverkehr. Ziele sind die Schaffung von Umsetzungsstandards zum 2016 beschlossenen kantonalen Velonetzplan sowie die Aktualisierung der Normierung und Regulierung.

Im Hinblick auf den Ausbau einer bedarfsgerechten Veloinfrastruktur für alle Altersgruppen erhalten die zukunftsgerichteten Standards eine grosse Bedeutung. Mit der Aktualisierung wird die Lücke zwischen der bisherigen Zweirad-Richtlinie aus dem Jahr 2012 sowie den neuen Anforderungen aus dem Velonetzplan geschlossen. Die Standards Veloverkehr sind ein übersichtliches und verständliches Arbeitsmittel für Projektleitende des Kantons, Stadt- und Gemeindeverwaltungen sowie Planungs- und Ingenieurbüros.

Aktualisierung der Standards Veloverkehr in drei Phasen

Die Aktualisierung der Standards Veloverkehr erfolgte in drei Phasen.

- Die Phase 1 (Strecken) wurde 2021 mit der Publikation der Richtlinie Velostandards, Übergangsdokument abgeschlossen.
- Die Phase 2 (Knoten) wurde ab 2021 erarbeitet.
- Die Phase 3 (Gesamtdokument) wurde ab 2022 erarbeitet.

Kantonsinterne Begleitgruppe

Die Standards Veloverkehr wurden von einer fachtechnischen Begleitgruppe aus Vertretern des Tiefbauamts, der Kantonspolizei Zürich und des Amts für Mobilität erarbeitet. Die Projektleitung der Phasen 1 und 2 lag beim Amt für Mobilität. Die Phase 3 wurde in einer Co-Projektleitung zwischen dem Amt für Mobilität und dem Tiefbaumt realisiert.

Verbindlichkeit und Inkraftsetzung

Der Kanton Zürich setzt die Standards Veloverkehr im Sinne einer Weisung in Kraft, wonach die enthaltenen Grundsätze und Lösungsvorschläge anzuwenden sind. Für kantonale Veloinfrastrukturen sind diese verbindlich. Für Veloinfrastrukturen in der Hoheit von Stadt- und Gemeindeverwaltungen haben die Standards Veloverkehr empfehlenden Charakter.

Die Standards Veloverkehr vom Kanton Zürich treten per 1. Februar 2023 in Kraft. Hiermit wird die Richtlinie Velostandards, Übergangsdokument vom 1. September 2021 aufgehoben.

Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Markus Traber
Amtschef

Baudirektion
Tiefbauamt

Felix Muff
Amtschef

Sicherheitsdirektion
Kantonspolizei

Thomas Iseli
Chef Verkehrspolizei

Herausgeber: Kanton Zürich
Datum: Februar 2023

Hinweis: Gedruckter Stand: Februar 2023
Neuere Versionen aufgrund von Weiterentwicklungen sind per Download unter https://zh.ch/standards-veloverkehr verfügbar.

Verfasser

Gesamtdokument Velostandards
Metron Zürich AG
Schifflände 26
8001 Zürich

Richtlinie Velostandards Übergangsdokument
asa AG
Spinnereistrasse 29
8640 Rapperswil-Jona

Projektleitung Kanton Zürich

Viktoria Herzog, Livio Peterer, Urs Günter, Matthias Sieber

Begleitende Projektgruppe

Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität
Livio Peterer, Projektleiter Fachstelle Veloverkehr (Co-Projektleiter ab Oktober 2021)
Urs Günter, Leiter Fachstelle Fussverkehr (Leitung bis September 2021)
Matthias Sieber, Stv. Abteilungsleiter Mobilitätsentwicklung und -steuerung (bis September 2021)

Baudirektion, Tiefbauamt
Viktoria Herzog, Verantwortliche Veloverkehr, Planen und Steuern (Co-Projektleiterin ab Oktober 2021)
Pascal Menzi, Gruppenleiter, Projektieren und Realisieren
Marc Stutz, Projektleiter, Projektieren und Realisieren
Christian Kull, Projektleiter, Projektieren und Realisieren
Daniele Pierdomenico, Tiefbauamt, Strasseninspektorat, Strassenregion III
Stevan Skeledžić, Tiefbauamt, Strasseninspektorat, Fachstelle Verkehrssicherheit

Sicherheitsdirektion, Kantonspolizei Zürich, Verkehrspolizei, Verkehrstechnische Abteilung
Markus Zimmermann, Gruppenchef, Verkehrsanordnungen Region Süd
Peter Wiederkehr, Gruppenchef, Verkehrsanordnungen Region Nord

Fachplanung und Sachbearbeitung
Christof Bähler, Metron Zürich AG, Fachplaner
Marco Starkermann, Metron Zürich AG, Fachplaner
Manuela Fontanive, Metron Zürich AG, Sachbearbeiterin
Leonie Töngi, Metron Zürich AG, Sachbearbeiterin
Michel J. Simon, S-ce consulting AG, Stabsplaner
David Reinhard, asa AG, Fachplaner
Jan Wenzel, asa AG, Fachplaner

Grafiken und Basislayout: Metron Zürich AG, asa AG
Layout und Druck: DT Druck-Team AG
Gestaltung Titel- und Kapitelseiten: Sascha Völki
Fotos und Abbildungen: Metron Zürich AG, asa AG, Kanton Zürich

Anhang G

Polizeilich registrierte Verkehrsunfälle 2022-24

Quelle: https://geo.zh.ch/maps?x=2683275&y=1241330&scale=1912&basemap=arelkbackgroundzh

Schleuder- oder Selbstunfall mit Getöteten

Schleuder- oder Selbstunfall mit Schwerverletzten

Schleuder- oder Selbstunfall mit Leichtverletzten

Schleuder- oder Selbstunfall mit Sachschaden

Überholunfall, Fahrstreifenwechsel mit Getöteten

Überholunfall, Fahrstreifenwechsel mit Schwerverletzten

Überholunfall, Fahrstreifenwechsel mit Leichtverletzten

Überholunfall, Fahrstreifenwechsel mit Sachschaden

Auffahrunfall mit Getöteten

Auffahrunfall mit Schwerverletzten

Auffahrunfall mit Leichtverletzten

Auffahrunfall mit Sachschaden

Abbiegeunfall mit Getöteten

Abbiegeunfall mit Schwerverletzten

Abbiegeunfall mit Leichtverletzten

Abbiegeunfall mit Sachschaden

Einbiegeunfall mit Getöteten

Einbiegeunfall mit Schwerverletzten

Einbiegeunfall mit Leichtverletzten

Einbiegeunfall mit Sachschaden

Überqueren der Fahrbahn mit Getöteten

Anhang I

Ungenügende Erkennbarkeit im Spiegel

Ungenügendes Sichtfeld

Aufnahmen 18.9.2025 | 12:25

Einmündung Hochweid-
/Dorfstrasse

Komplexe Kreuzung