Stadt Zürich
Tiefbauamt

Öffentliche Planauflage gemäss § 13 Strassengesetz

Erläuternder Bericht

Zollikerstrasse
Münchsteig bis Zollikerstrasse 175
inkl. Querstrassen

Bau Nr. 20912

Zürich, Mai 2026 alg

Inhalt

1 Ausgangslage 3
1.1 Auftrag 3
1.2 Randbedingungen 3
1.3 Defizite / Potenziale 4

2 Zielformulierung 10

3 Variantenstudium 11
3.1 Variantengenerierung 11
3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid 11
3.3 Fazit 15

4 Bestvariante 16
4.1 Konzept 16
4.2 Fussverkehr 16
4.3 Veloverkehr 17
4.4 Öffentlicher Verkehr 17
4.5 Hitzeminderung 17
4.6 Parkierung 17
4.7 Anlieferung und Entsorgung 18
4.8 Bilanzen 18

1 Ausgangslage

1.1 Auftrag

Das Projekt Zollikerstrasse umfasst den Abschnitt der Zollikerstrasse zwischen Münchsteig und Münchhaldenstrasse, den Lureiweg sowie Abschnitte der angrenzenden Münchhaldenstrasse, Kartausstrasse und Südstrasse. Auslöser des Projekts sind Erneuerungs- und Ausbauarbeiten von Werkleitungen im betroffenen Perimeter, insbesondere durch den Energieverbund Tiefenbrunnen.

Im Zuge dieser Arbeiten soll auch der Strassenoberbau erneuert werden. Damit verbunden ist eine funktionale und gestalterische Überprüfung des Strassenraums mit dem Ziel, den Stadtraum an die heutigen Anforderungen und städtischen Zielbilder anzupassen und bei Bedarf neu zu ordnen und zu gestalten.

Konkret sollen die Fahrbahnbreiten überprüft und, wo zweckmässig, reduziert, Flächen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs umverteilt, eine Velovorzugsroute integriert, untergeordnete Strassenräume verkehrsberuhigt ausgebildet sowie Massnahmen zur Hitzeminderung umgesetzt werden. Der Strassenraum soll insgesamt klarer strukturiert und besser lesbar sowie hindernisfrei gestaltet werden.

1.2 Randbedingungen

Das Projekt wird durch die folgenden Randbedingungen und Anforderungen sowohl planerisch als auch gestalterisch bestimmt.

Die geplanten Werkleitungsarbeiten setzen den zeitlichen und räumlichen Rahmen des Projekts. Die Zollikerstrasse im Abschnitt Südstrasse bis Höschgasse und die Südstrasse sind als kommunale Sammelstrassen klassiert, während die angrenzenden Querstrassen primär Erschliessungsfunktionen übernehmen. In der Münchhaldenstrasse und Kartausstrasse verläuft zudem eine kommunale Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität.

Abbildung 1: Denkmalgeschütze / inventarisierte Objekte; Zollikerstrasse 149, alte Schule (Bild links); Kartausstrasse 4 bis 8 (Bild mitte); Südstrasse 4 bis 6 (Bild rechts)

Der Stadtraum ist durch eine heterogene, teilweise denkmalgeschützte Struktur geprägt. Aspekte des Ortsbildschutzes sowie inventarisierte Bauten und Gärten sind entsprechend zu berücksichtigen.

Mit der vorgesehenen Führung einer Velovorzugsroute entlang der Zolliker- und Südstrasse besteht mit dem regionalen Richtplaneintrag eine übergeordnete verkehrliche Vorgabe, welche die Ausgestaltung des Strassenquerschnitts wesentlich beeinflusst. Diese Anforderungen stehen in einem direkten Spannungsfeld zu den begrenzten Platzverhältnissen sowie zur bestehenden Bebauungsstruktur mit privaten Zufahrten, zahlreichen privaten Parkplätzen im Aussenraum, Zugängen und angrenzenden Nutzungen.

1.3 Defizite / Potenziale

Defizite

Der bestehende Strassenraum weist in mehreren Abschnitten funktionale und räumliche Defizite auf. Die Fahrbahnbreiten sind teilweise überdimensioniert, während die Trottoirs abschnittsweise untermassig ausgestaltet sind. Zudem fehlt eine klare Gliederung des Strassenraums, wodurch die Lesbarkeit des Stadtraums eingeschränkt wird.

Abbildung 2: Untermassige Trottoirs und Engstellen; Zollikerstrasse gilt als Schulweg (Bild links); Engstelle beim Alten Schulhaus (Bild rechts)

Bei der bestehenden Bushaltestelle ist aufgrund der räumlichen Situation kein hindernisfreier Ausbau möglich. Die Lage der Haltestelle begünstigt zudem Konfliktsituationen im Knotenbereich.

Abbildung 3: Nicht behindertengerechte Bushaltestelle (Bild rechts), abbiegender Bus benötigt viel Platz (Bild links)

Einzelne Fussgängerstreifen liegen ausserhalb der Wunschlinien des Fussverkehrs. Beobachtungen zeigen, dass insbesondere der Fussgängerstreifen über die Zollikerstrasse beim Chäslädeli davon betroffen ist, wo die Fahrbahn im Knotenbereich der Zollikerstrasse mit der Münchhaldenstrasse, teilweise auch diagonal, gequert wird. Diese Situation ist vor allem im Zusammenhang mit den Schulwegen problematisch. Ein weiteres Defizit besteht in der Führung des Schulwegs über den auf Privatgrund liegenden Münchsteig. Dieser weist eine starke Längsneigung auf, gleichzeitig sind entlang der Fahrbahn zahlreiche private Parkplätze angeordnet, was zu beengten und unübersichtlichen Sichtverhältnissen führt. Daraus ergeben sich wiederholt gefährliche Situationen, insbesondere wenn Kinder mit Trottinetts den Münchsteig talwärts befahren und im Bereich der Einmündung in die Mühlebachstrasse auf die Fahrbahn hinausgetragen werden. Der versetzt angeordnete Fussgängerstreifen in der Mühlebachstrasse wirkt zwar geschwindigkeitsdämpfend, vermag die Problematik jedoch nicht vollständig zu lösen.

Abbildung 4: Fussgängerstreifen beim Chäslädeli (Bild rechts), nicht idealer Schulweg über Privatstrasse Münchsteig (Bild rechts)

Der Veloverkehr wird in der Zollikerstrasse und in der Südstrasse im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) geführt. Während dies in der Zollikerstrasse grundsätzlich akzeptabel ist, stellt das fehlende Angebot für den Veloverkehr in der Südstrasse, insbesondere bergauf, ein Defizit dar. Dies insbesondere im Hinblick auf die geplante Velovorzugsroute. Die Kurve in der Südstrasse stellt ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar. Besonders betroffen sind sowohl der Veloverkehr, der heute ungeschützt durch die enge Kurve fahren muss, als auch der Fussverkehr, welcher die Fahrbahn in diesem Bereich queren muss, sofern er keine Umwege in Kauf nehmen will. Zudem liegt diese Querung auf der Wunschlinie des Schulwegs. Die Problematik wird durch die topografischen Verhältnisse, die eingeschränkten Sichtweiten sowie die abschnittsweise unzureichenden Trottoirbreiten zusätzlich verstärkt.

Abbildung 5: Südstrasse ohne separates Veloangebot (Bild links), unübersichtliche Kurve Südstrasse (Bild rechts)

Abbildung 6: Kartausstrasse als Schulweg mit zahlreichen, privaten Parkplätzen (Bild links), Eingang Begegnungszone Lureiweg (Bild rechts)

Die untergeordneten Kartausstrasse und Lureiweg weisen Defizite betreffend Fussverkehrs- und Aufenthaltsqualität auf. Die Münchhaldenstrasse ist zwar als kommunale Fusswegverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität klassiert, erfüllt diese Funktion im heutigen Zustand jedoch nicht. Stattdessen bestehen schmale Trottoirs ohne nennenswerte Aufenthaltsqualität.

Im Knotenbereich Zolliker-/Mühlebachstrasse fehlen Grünflächen und Bäume zur Hitzeminderung und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Dies gilt fast für den ganzen Projektperimeter.

Abbildung 7: Fehlendes Stadtgrün, Knoten Zolliker- / Mühlebachstrasse und Zollikerstrasse

Potenziale

Durch die anstehenden Werkleitungsarbeiten bietet sich im Grossteil des Perimeters die Möglichkeit, den Strassenraum innerhalb der bestehenden Grenzen neu zu ordnen und gezielt weiterzuentwickeln. Im Bereich der Südstrasse ist hingegen die gezielte Erweiterung des Strassenraums nur mittels Landerwerb möglich.

Entlang der Zollikerstrasse besteht das Potenzial, den Strassenraum als zusammenhängendes, quartierbezogenes Zentrum zu stärken. Die vorhandenen Erdgeschossnutzungen sowie einzelne bereits heute genutzte Aufweitungen wie beispielsweise im Knotenbereich der Zollikerstrasse mit der Südstrasse, können durch eine gestalterische Aufwertung besser gefasst und als Platzbereiche mit Aufenthaltsqualität weiterentwickelt werden. Dies knüpft auch an die historische Entwicklung an, bei der die Zollikerstrasse die zentrale Wegverbindung bildete und die angrenzenden Strassen als untergeordnete Abzweiger ausgebildet waren. Insbesondere der Knotenbereich Zollikerstrasse mit der Südstrasse hat im Laufe der Zeit an Bedeutung gewonnen und weist heute Ansätze einer Zentrumsfunktion auf.

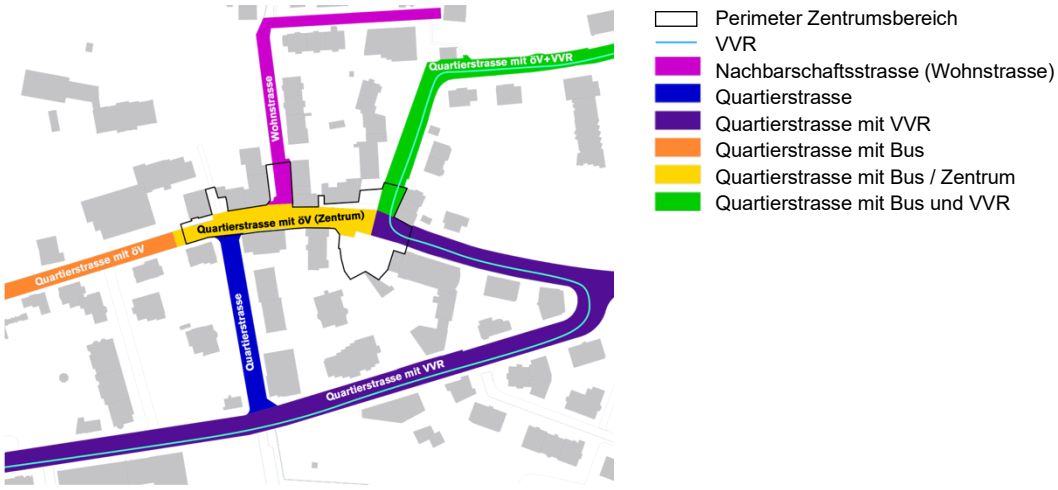


Abbildung 8: Wahrnehmung und Gliederung des Stadtraums

Durch eine Reduktion der Fahrbahnbreiten können Flächen zugunsten des Fussverkehrs gewonnen werden. Dies schafft die Voraussetzungen für ausreichend dimensionierte Gehbereiche, eine verbesserte Führung der Schulwege sowie die Realisierung von hindernisfreien Bushaltekanten. Gleichzeitig können Querungsstellen stärker an den tatsächlichen Wunschlinien ausgerichtet und damit sicherer gestaltet werden.

Für den Veloverkehr besteht insbesondere in der Südstrasse ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Durch eine Anpassung des Querschnitts kann insbesondere bergauf ein eigenständiges und sicheres Angebot geschaffen und die geplante Velovorzugsroute sinnvoll integriert werden.

In den untergeordneten Strassenräumen bietet sich die Möglichkeit, den Fokus stärker auf Aufenthalt, Spiel und Fussverkehr zu legen. Die Kartausstrasse und der Lureiweg bieten Potenziale die Entwicklung von qualitätsvollen Quartierräumen. In der Münchhaldenstrasse besteht Potenzial für eine Baumreihe, sofern die bestehende Parkierung teilweise neu organisiert wird.

- Aufwertung Aussenbereiche insbesondere vor Erdgeschossen mit publikumsorientierten Nutzungen;
- Begrünung mit Einzelbäumen oder Baumgruppen;
- Entsiegelung Platzsituationen und Gehbereiche;
- Erweiterung Pflästerungen;
- Aufwertung Platzsituationen Ecke Südstrasse mit nicht kommerziellen Sitzgelegenheiten und Ergänzung mit Elementen (Spiel, Wasser etc.);
- Haltestelle als Ankunftsort.

2 Zielformulierung

Stadtraum
Die Zollikerstrasse im Abschnitt Münchhaldenstrasse bis Südstrasse ist als Zentrum wahrnehmbar. Der Strassenraum ist insgesamt klar gegliedert und in seinem Erscheinungsbild beruhigt. Die untergeordneten Strassenräume sind als qualitätsvolle Quartierräume für die lokale Bevölkerung nutzbar. In der Kartausstrasse, im Lureiweg sowie in der Münchhaldenstrasse liegt die Gewichtung zugunsten des Fussverkehrs und des Aufenthalts. Begrünungselemente und Aufenthaltsangebote sowie eine angemessene Möblierung tragen zur Aufwertung bei.

Fussverkehr und Schulwege
Die Bedingungen für den Fussverkehr sind insgesamt verbessert. Die Trottoirs sind ausreichend dimensioniert, die Führung der Schulwege ist klar und sicher ausgestaltet. Querungsstellen sind an den tatsächlichen Wunschlinien ausgerichtet und hinsichtlich Sicherheit optimiert. Zudem sorgen Bäume für eine ausreichende Beschattung.

Veloverkehr
Die Velovorzugsroute entlang der Zollikerstrasse, im Abschnitt Mühlebachstrasse bis Südstrasse, und der Südstrasse ist berücksichtigt und alle weiteren Projektbedürfnisse auf sie abgestimmt. Es stehen ausreichend öffentliche Veloabstellplätze, insbesondere im Zentrumsbereich, zur Verfügung.

Öffentlicher Verkehr
Die Bushaltestelle ist hindernisfrei ausgestaltet und ermöglicht eine autonome Nutzung. Der Wartebereich bietet ausreichend Platz und Komfort.

Verkehrssicherheit
Kritische Bereiche, insbesondere die Kurvensituation in der Südstrasse sowie unübersichtliche Knotenbereiche, sind entschärft. Schulwege sind auf die Sicherheit und Bedürfnisse der Kinder abgestimmt.

Stadtgrün und Klima
Entsiegelte Oberflächen, Bäume und Grünflächen im öffentlichen Raum tragen zur Verbesserung des Mikroklimas und der Aufenthaltsqualität bei.

3 Variantenstudium

3.1 Variantengenerierung

Aufgrund der unterschiedlichen Strassentypen und Funktionen innerhalb des Projektperimeters wurde das Variantenstudium in mehreren aufeinander aufbauenden Schritten durchgeführt. Zunächst erfolgte eine räumliche Gliederung des Stadtraums, in welcher der Zentrumsbereich entlang der Zollikerstrasse abgegrenzt und die zukünftige Bedeutung sowie Funktion der übrigen Strassenräume festgelegt wurden.

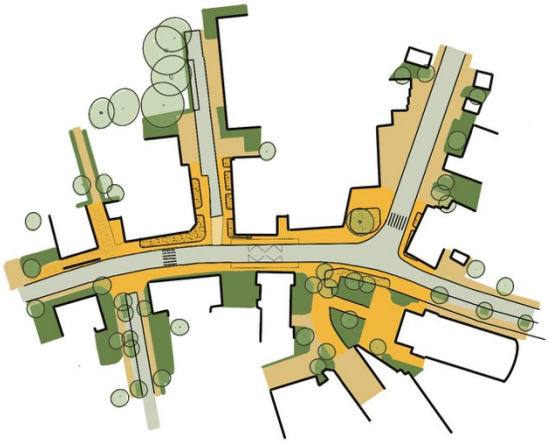
In einem zweiten Schritt wurde der Zentrumsbereich vertieft untersucht und zwei grundlegende Varianten mit unterschiedlichen verkehrlichen und gestalterischen Ansätzen entwickelt und geprüft.

Aufbauend auf der gewählten Bestvariante für den Zentrumsbereich wurden anschliessend die einzelnen Strassenzüge differenziert betrachtet. In einem letzten Schritt wurden die einzelnen Teilräume wieder zu einem Gesamtprojekt zusammengeführt und aufeinander abgestimmt, sodass eine konsistente und funktional wie gestalterisch schlüssige Lösung für den gesamten Projektperimeter entsteht.

Die Bewertung der Varianten erfolgte anhand von Kriterien zu Verkehrs- und Schulwegsicherheit, Aufenthaltsqualität, Funktionalität des Verkehrsablaufs, Integration des öffentlichen Verkehrs sowie betriebliche und wirtschaftliche Aspekte.

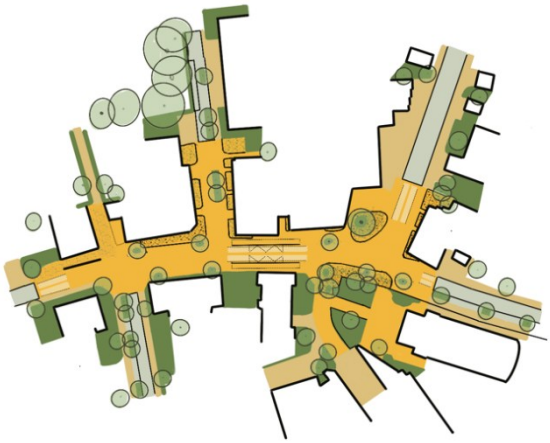
3.2 Variantenbewertung und Variantenentscheid

Zentrumsbereich (Zollikerstrasse, Abschnitt Münchhalden- bis Südstrasse)



Die erste Variante sieht eine Gestaltung mit Tempo 30 und einer klaren Trennung zwischen Fahrbahn und Trottoir vor und flächiges Queren der Fahrbahn für Zufussgehende ermöglicht wird. Ziel dieser Variante ist es, die bestehende Strassenstruktur grundsätzlich beizubehalten und durch Reduktion der Fahrbahnbreiten, gestalterischen Eingriffen und einer Neuordnung der Verkehrsflächen die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit zu erhöhen. Dabei wird die historische Wegverbindung entlang der Zollikerstrasse gestärkt und der Fussverkehr priorisiert.

Die zweite Variante basiert auf einer Begegnungszone im Zentrumsbereich. Diese sieht einen weitgehend niveaugleichen Stadtraum von Fassade zu Fassade vor, mit Mischverkehr und Vortritt für den Fussverkehr. Ziel dieser Variante ist eine starke Aufwertung des Stadtraums zu einem zusammenhängenden Platzraum mit hoher Aufenthaltsqualität und die Stärkung des Fussverkehrs.



Die Variante Begegnungszone zeigt leichte Vorteile hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Reduktion der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Insbesondere die stärkere Gewichtung des Fussverkehrs sowie die tiefere Geschwindigkeit wirken sich grundsätzlich positiv auf die subjektive und objektive Sicherheit aus. Demgegenüber stehen jedoch wesentliche Nachteile. Dazu zählen insbesondere potenzielle Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr. So lässt sich die ausgehende Gefahr von an- und abfahrenden Bussen im Haltestellenbereich mit der Umsetzung einer Begegnungszone nicht entschärfen. Auch hinsichtlich Schulwegsicherheit ist die Variante kritisch zu beurteilen: Aufgrund des für eine Quartierstrasse vergleichsweise hohen Verkehrsaufkommens sowie der weniger klaren Verkehrsführung ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Aufmerksamkeit und das Verhalten der Schulkinder.

Die Variante Tempo 30 weist demgegenüber eine robustere Umsetzbarkeit auf. Sie ermöglicht eine klare Zuordnung der Verkehrsflächen, eine gute Integration des öffentlichen Verkehrs sowie eine konfliktfreie Führung des Veloverkehrs. Gleichzeitig können die angestrebten Verbesserungen hinsichtlich Sicherheit, Querbarkeit und insbesondere Aufenthaltsqualität in sehr gutem Mass erreicht werden.

Aufgrund dieser Abwägung wurde für den Zentrumsbereich die Variante Tempo 30 als Bestvariante gewählt und weiterverfolgt.

Münchhaldenstrasse

Für die Münchhaldenstrasse wurden unterschiedliche Varianten hinsichtlich Verkehrsführung und Querschnittsgestaltung geprüft. Im Zentrum stand die Frage, wie die Schulwegsituation verbessert und gleichzeitig ausreichend Raum für Fussverkehr und Begrünung geschaffen werden kann. Mit dem ausgewählten Querschnitt können ausreichend breite Trottoirs erstellt, Bäume gepflanzt und Schulwegsicherheit erhöht

werden. Ebenfalls wird durch die Massnahmen der kommunale Richtplaneintrag bzgl. der Fussverbindung mit Erhöhter Aufenthaltsqualität umgesetzt.

Die Einführung eines Einbahnregimes in Fahrtrichtung Zollikerstrasse wurde geprüft. Diese ist jedoch auf Grund einer sich daraus resultierenden Verkehrsverlagerung auf die angrenzende Velovorzugsroute nicht möglich.

Kartausstrasse und Lureiweg

In der Kartausstrasse lag der Fokus auf der Erweiterung der Begegnungszone, die Neuorganisation der Parkierung sowie auf die Entsiegelung und Begrünung. Ziel war es, die Strasse stärker als Aufenthaltsraum zu gestalten und gleichzeitig eine beruhigte Verkehrsführung sicherzustellen. Für den Lureiweg wurden Varianten mit unterschiedlichen Materialisierungen und Nutzungsangeboten entwickelt. Dabei standen insbesondere die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Integration von Begrünung sowie die Schaffung von Spielmöglichkeiten im Vordergrund. Die nahezu verkehrsfreie Strasse soll künftig stärker als gemeinschaftlich genutzter Raum wahrgenommen werden und zudem die Verkehrssicherheit insbesondere für Schulkinder erhöhen.

Südstrasse

Für die Südstrasse wurden verschiedene Varianten zur Querschnittsgestaltung und zur Führung des Veloverkehrs untersucht. Im Fokus standen insbesondere Lösungen zur Verbesserung der Situation im Bereich der unübersichtlichen Kurve sowie zur Schaffung eines sicheren Angebots für den Veloverkehr in Fahrtrichtung bergauf. Dabei wurden unterschiedliche Querschnittsvarianten mit variierenden Fahrbahnbreiten und Veloinfrastrukturen geprüft. Darunter Lösungen mit Radstreifen (siehe Abbildung 9), abgesetztem Radweg und Varianten mit Mischverkehr.

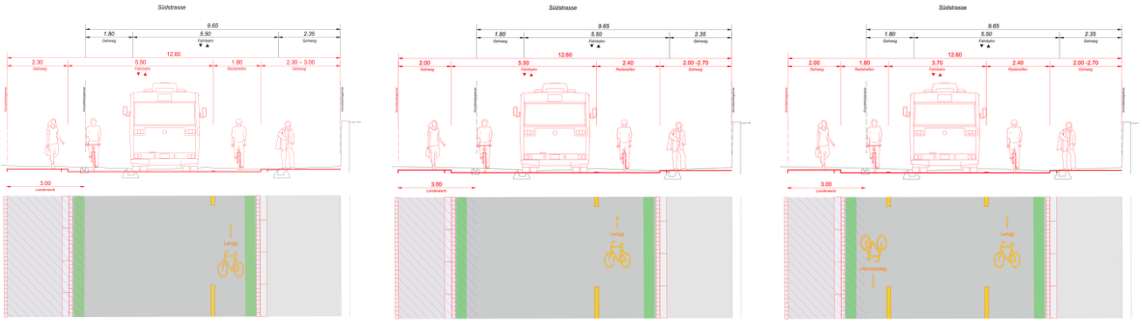


Abbildung 9: Querschnittsvarianten Südstrasse mit Radstreifen

Das Variantenstudium zeigt, dass innerhalb der bestehenden Strassenraumbreite keine zufriedenstellende Lösung erreicht werden kann, welche sowohl den Anforderungen an die Verkehrssicherheit als auch an eine funktionierende Führung des Veloverkehrs

gerecht wird. Insbesondere im Kurvenbereich führen die eingeschränkten Platzverhältnisse und Sichtweiten zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden, die durch reine Markierungs- oder Organisationsmassnahmen wie Velostreifen und/oder Mischverkehr nicht ausreichend gelöst werden können. Vor diesem Hintergrund wurde entschieden, einen Landerwerb zu prüfen. Dadurch kann der Strassenraum gezielt erweitert werden, um ausreichend breite Trottoirs, eine sichere Führung des Veloverkehrs mit bergauf abgesetzten Radwegen, notwendige Breiten für den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr sowie verbesserte Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr zu realisieren.

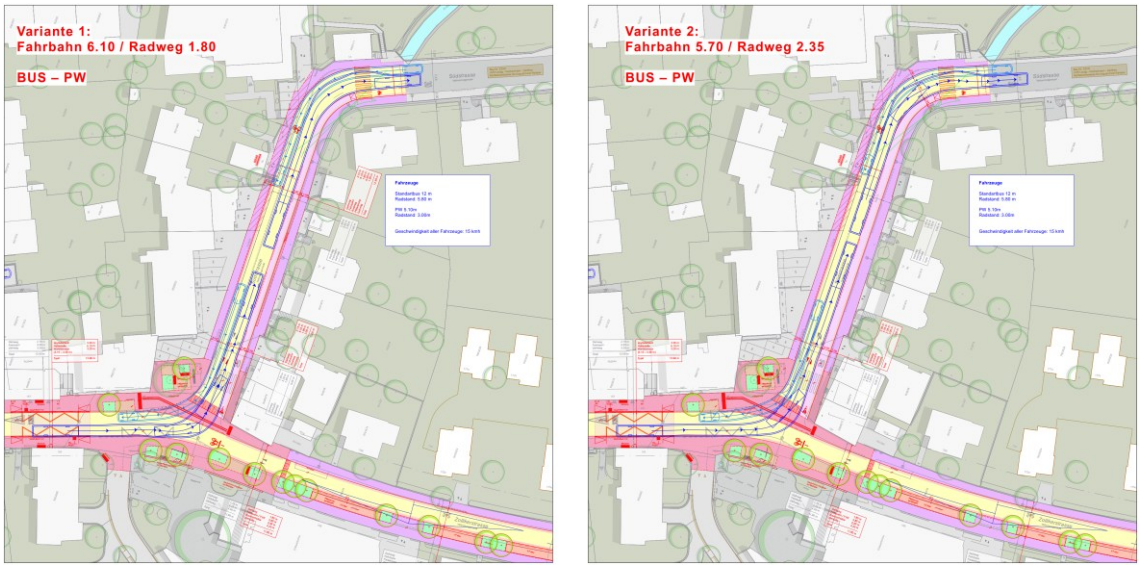


Abbildung 10: Varianten mit abgesetztem Radweg bergauf und Velo im Mischverkehr bergab

Ergänzend wurde die Anordnung einer Lichtsignalanlage im Bereich der Kurve geprüft, mit dem Ziel, den kritischen Begegnungsfall zwischen motorisiertem Individualverkehr und Veloverkehr sowie Bus zu entschärfen und die Übersichtlichkeit sowie die Querbarkeit für den Fussverkehr zu verbessern. Zusammen mit der Anpassung der Querschnittsgeometrie können dadurch die Sichtverhältnisse verbessert, die Fahrgeschwindigkeiten reduziert und sichere Querungsstellen geschaffen werden. Dies trägt wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei, insbesondere für den Fussverkehr und für den Veloverkehr im anspruchsvollen Steigungsbereich.

Die Begegnungsfälle sind im Kurvenbereich heute nur eingeschränkt möglich. Mit der Anordnung einer Lichtsignalanlage müssen in der Kurve keine Begegnungen mehr gewährleistet werden. Busse können so im Kurvenbereich die gesamte Fahrbahnbreite beanspruchen. Der bergauf fahrende Veloverkehr auf dem abgesetzten Radweg wird nur dann kurz vor dem Fussgängerstreifen angehalten, wenn der Fussgängerstreifen Grün erhält (siehe Abbildung 11).

3.3 Fazit

Die gewählte Bestvariante im Zentrumsbereich mit Tempo 30 bildet ein robustes Grundgerüst, welches sowohl den verkehrlichen Anforderungen als auch den stadträumlichen Zielsetzungen gerecht wird.

In den angrenzenden Strassenzügen konnte auf dieser Grundlage eine situationsgerechte Weiterentwicklung erfolgen. Für die Münchhaldenstrasse ermöglicht der gewählte Querschnitt eine deutliche Verbesserung der Schulwegsituation sowie eine Aufwertung durch Begrünung. Die Kartausstrasse und der Lureiweg können als verkehrsberuhigte Quartierräume mit erhöhter Aufenthaltsqualität und neuen Nutzungsangeboten ausgebildet werden.

Für die Südstrasse zeigt das Variantenstudium klar, dass innerhalb der bestehenden Strassenraumbreite keine ausreichende Lösung zur Behebung der identifizierten Defizite gefunden werden kann. Erst durch Landerwerb in Kombination mit baulichen und betrieblichen Massnahmen kann die Situation nachhaltig verbessert werden. Insbesondere die Entschärfung der Kurvensituation, die Verbesserung der Querbarkeit sowie die Schaffung eines sicheren Angebots für den Veloverkehr stellen zentrale Qualitäten der gewählten Lösung dar.

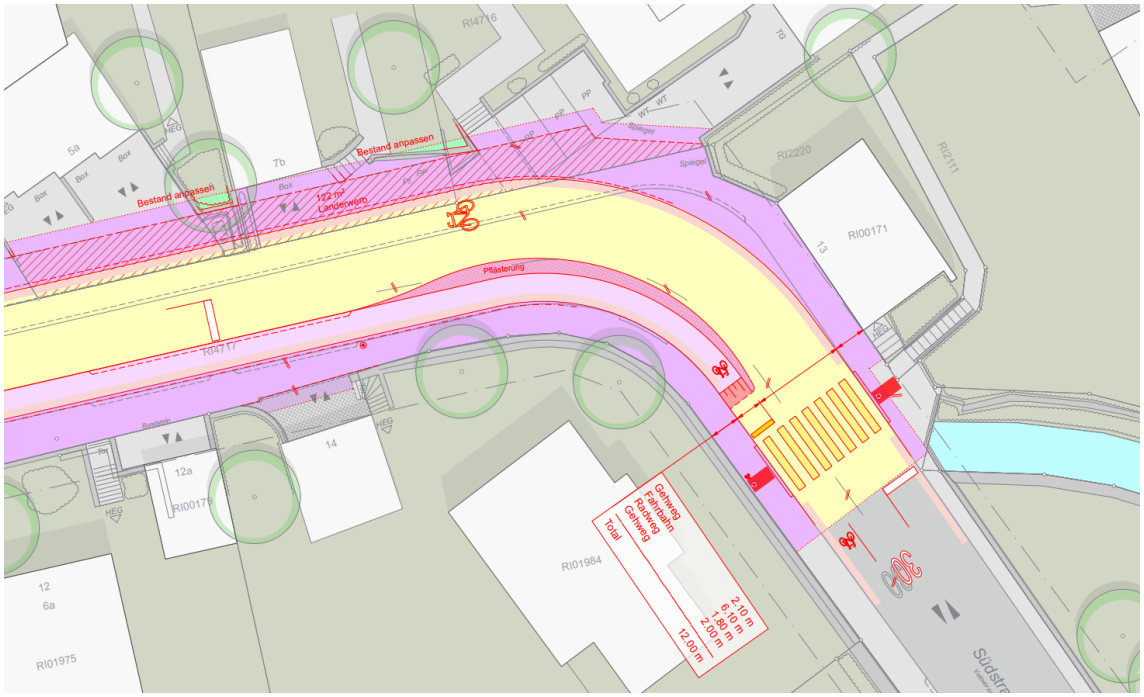


Abbildung 11: Kurve Südstrasse mit Lichtsignalanlage, Radweg und Fussgängerstreifen als Resultat des durchgeführten Variantenstudiums.

4 Bestvariante

4.1 Konzept

Insgesamt zeichnet sich die Bestvariante durch ihre funktionale Robustheit in Bezug auf alle Verkehrsteilnehmenden, eine klare Gliederung der Strassenräume sowie eine Aufwertung des Stadtraums aus. Sie ermöglicht ein ausgewogenes Verhältnis der unterschiedlichen Anforderungen aus Verkehr, Schulwegsicherheit, Aufenthalt und Gestaltung.

Entlang der Zollikerstrasse wird der Strassenraum neu gegliedert und als zusammenhängender, quartiersbezogener Stadtraum mit Zentrumsfunktion ausgebildet. Durch die Reduktion der Fahrbahnbreiten und die Integration von Grün- und Aufenthaltsbereichen entstehen klar gefasste Strassenräume mit punktuellen Aufweitungen, insbesondere im Knotenbereich Zollikerstrasse mit der Südstrasse sowie beim Chäslädeli. Die historische, stadträumlich übergeordnete Bedeutung der Zollikerstrasse wird durch Trottoirüberfahrten, welche auch die Sicherheit für den Fussverkehr erhöhen, verdeutlicht.

Die angrenzenden Strassenräume werden differenziert weiterentwickelt: Während die Münchhaldenstrasse als qualitätsvolle Fusswegverbindung mit Baumreihe und verbesserten Gehbereichen ausgebildet wird, werden die Kartausstrasse und der Lureiweg als verkehrsberuhigte Quartierstrassen mit Aufenthaltsmöglichkeiten und Spielnutzung gestaltet.

In der Südstrasse erfolgt eine Anpassung des Strassenraums und des Querschnittsaufteilung, um die Verkehrssicherheit insgesamt und vor allem im Kurvenbereich zu verbessern und die Velovorzugsroute sicher zu führen.

4.2 Fussverkehr

Die Trottoirs werden fast durchgehend verbreitert. Insbesondere entlang der Zollikerstrasse entstehen grosszügigere Gehbereiche mit punktuellen Aufweitungen und einem Aufenthaltsbereich. Querungsmöglichkeiten im Zentrumsbereich werden entlang der tatsächlichen Wunschlinien durch flächiges Queren verbessert.

Die Schulwege werden durch eine neue Führung über die Münchhaldenstrasse (kein Schulweg mehr über Münchsteig) und verbesserten Querungsmöglichkeiten auf den Wunschlinien und teilweise mit Trottoirüberfahrten hinsichtlich Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Dies betrifft insbesondere den Knotenbereich der Zollikerstrasse mit der Münchhaldenstrasse und der Zollikerstrasse mit der Südstrasse sowie die Übergänge in die Quartierstrassen. In der Münchhaldenstrasse ermöglichen zudem

breitere Trottoirs und die Reduktion der Konflikte mit dem motorisierten Individualverkehr eine spürbare Verbesserung der Situation.

In der Kartausstrasse und im Lureiweg wird die bestehende Begegnungszone mit Vortritt für den Fussverkehr bis zur Einmündung in die Zollikerstrasse erweitert und neu gestaltet.

4.3 Veloverkehr

In der Südstrasse wird für die Velovorzugsroute ein abgesetzter Veloweg bergwärts geschaffen. Entlang der Zollikerstrasse und in den übrigen Quartierstrassen wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr geführt.

Im Zentrumsbereich werden zusätzliche Veloabstellplätze erstellt.

4.4 Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen in der Zollikerstrasse werden leicht verschoben, um durchgehend hohe Haltekanten von 22 cm und eine hindernisfreie Nutzung zu ermöglichen. Es werden ausreichend dimensionierte Wartebereiche geschaffen. Alle Rampen im Strassenraum sowie die Trottoirüberfahrt beim Knoten der Zollikerstrasse mit der Südstrasse werden so ausgebildet, dass der Busverkehr nicht eingeschränkt wird.

4.5 Hitzeminderung

Zur Hitzeminderung tragen insgesamt 44 zusätzliche Bäume bei. Ergänzend werden rund 650 m² Flächen entsiegelt, vor allem in Kombination mit den neuen Bäumen und der neuen Materialisierung der Parkplätze. Zusammen mit der Versickerung im Bereich der Parkierung und den Bäumen wird dadurch eine gezielte Nutzung des Regenwassers zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Bäume erzielt. Dadurch wird das Baumwachstum gefördert und langfristig eine grössere Kronenentwicklung erreicht, was zusätzlich zu einer wirksamen Beschattung und Kühlung des Strassenraums beiträgt. Ebenfalls wird das Mikroklima durch eine erhöhte Verdunstungsleistung bei Hitzetagen und die Grundwasserneubildung im Projektperimeter verbessert.

4.6 Parkierung

Entlang der Zollikerstrasse, im Abschnitt Mühlebachstrasse bis Südstrasse sowie in der Münchhaldenstrasse, im Abschnitt Zollikerstrasse bis Mühlebachstrasse, werden Parkplätze der Blauen Zone zugunsten von breiteren Trottoirs, Velo und Begrünung

reduziert und neu organisiert. In der Kartausstrasse und im Lureiweg wird das Angebot an Parkplätzen der Blauen Zone zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität und erhöhter Verkehrssicherheit ebenfalls angepasst. Wo möglich und sinnvoll erfolgt eine Kombination von Parkierung mit entsiegelten Flächen zur Nutzung, Versickerung und Speicherung von anfallendem Niederschlagswasser vor Ort.

Die zahlreich vorhandenen privaten Parkplätze in den genannten Strassenzügen sind vom Projekt grundsätzlich nicht betroffen. In der Südstrasse hingegen sind aufgrund des vorgesehenen Landerwerbs punktuell auch private Parkplätze tangiert.

4.7 Anlieferung und Entsorgung

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften bleibt gewährleistet. Private Zu- und Ausfahrten werden beibehalten und in die neue Strassenraumgestaltung integriert.

Die Anlieferung bleibt unverändert. Die Zugänglichkeit für Entsorgungsfahrzeuge sowie für Feuerwehr und Rettungsdienste wird durch die gewählten Querschnitte und Fahrbahnbreiten sichergestellt.

4.8 Bilanzen

Parkplatz-Bilanz	P weiss			P "Blau"			Velo-P			Güterumschlag			Rollstuhl-P		
	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.	Best.	Proj.	Diff.
Zollikerstrasse	0	0	0	18	7	-11	0	16	16	1	0	-1	0	0	0
Münchhaldenstrasse	0	0	0	12	0	-12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kartausstrasse	0	0	0	3	0	-3	0	8	8	0	0	0	0	0	0
Lureiweg	0	0	0	7	4	-3	0	10	10	0	0	0	0	0	0
Südstrasse	0	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	40	11	-29	0	38	38	0	0	-1	0	0	0

Baum-Bilanz	Bestehend	Fällen	Pflanzen	Bilanz	Differenz
Zollikerstrasse	0	0	18	18	+18
Münchhaldenstrasse	0	0	8	8	+8
Kartausstrasse	0	0	6	6	+6
Lureiweg	0	0	4	4	+4
Südstrasse	1	0	1	2	+1
Mühlebachstrasse	0	0	7	7	+7
Total	1	0	44	45	+44

Flächen-Bilanz	**[m2]**	Bestehend	Projektiert	Differenz
Grünflächen	Baumscheiben offen / geschlossen Rasen / Wiese / Magerwiese Kies- / Schotterrasen	3	457	454
Entsiegelte Flächen	Natursteinbeläge ungebunden Chaussierungen Drainasphalt	159	360	201
Versiegelte Flächen	Asphalt / Beton Natursteinbeläge gebunden	8678	8023	-655

Leiter Planung + Projektierung

Jesel Thomas

Digital signiert von Jesel Thomas
DN: cn=Jesel Thomas
Datum: 2026.06.02 00:29:46 +02'00'

Thomas Jesel

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Tiefbauamt
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich
T+ 41 44 412 50 99
tiefbauamt@zuerich.ch
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt