

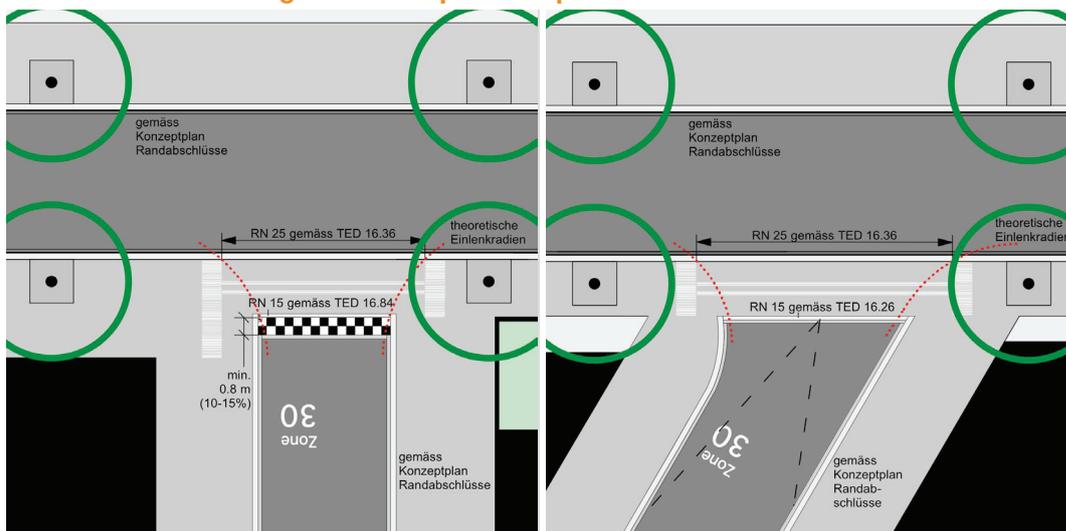
## Ergänzung zum Kapitel 5 Strassen

### 5.1 Leitsätze

#### Trottoirüberfahrten

- Die Breite der Trottoirüberfahrt entspricht in der Regel der Breite des angrenzenden Trottoirs und sollte 2.50 – 3.50 m betragen. In Ausnahmefällen (unterschiedliche Fassadenflucht, breiteres Trottoir, strassenorientierter Einmündungsplatz, Elementband zwischen Fahrbahn und Trottoir) kann die hintere Kante der Trottoirüberfahrt dem stadträumlichen Kontext angepasst werden.
- Trottoirüberfahrten können mit kurzer Rampe ohne Anschlag (TED-Norm 16.84) oder mit langer Rampe und ertastbarem, schräg gestelltem Randstein an der Trottoirhinterkante ausgebildet werden.
- Die Wahl der Randsteine erfolgt gestützt auf den Konzeptplan Randabschlüsse (siehe Kapitel 10.4 Randabschlüsse). Die Trottoirhinterkante bei langer Rampe ist immer ein RN 15 schräg (Höhe 4 cm).
- Eine rechteckige Ausbildung der Trottoirüberfahrt ist anzustreben. In Ausnahmefällen ist eine Aufweitung der Trottoirüberfahrt möglich, um ein Überschleppen der Randsteine und des potenziellen Gefahrenbereichs zu verhindern. Die Einlenkradien werden mit demselben Randstein ausgebildet wie die übrige untergeordnete Strasse.
- Die Einlenkradien der massgebenden Fahrzeuge sind zu berücksichtigen.
- An Trottoirüberfahrten sind ausserhalb der Gefahrenbereiche Aufmerksamkeitsfelder zu markieren und mit Leitlinien zu verbinden (gemäss SN 640 075, SN 640 852 und SN 640 242). Abweichungen hiervon sind nur nach Rücksprache mit der Behinderntenkonferenz Kanton Zürich BKZ möglich.

### 5.5 Verkehrsberuhigende Prinzipien Tempo-30-Zonen



Trottoirüberfahrt senkrechte Einmündung

Trottoirüberfahrt spitzwinklige Einmündung

#### Projektteam:

Britta Kremer, TAZ Projektierung + Realisierung  
Bernhard Kuhn, TAZ Werterhaltung  
Jacqueline Parish, TAZ Verkehr + Stadtraum  
Eva Schmidt, Fachstelle für behindertengerechtes Bauen  
Stefan Thomann, DAV Realisierung  
Reto Wild, Suter von Känel Wild AG