



Beschluss des Stadtrats

vom 17. November 2021

GR Nr. 2021/331

Nr. 1153/2021

Schriftliche Anfrage von Andreas Egli und Martina Zürcher betreffend Mehrzweckstreifen am Röschibachplatz, Veränderung der objektiven und subjektiven Sicherheit der zu Fuss Gehenden ohne Fussgängerstreifen, detaillierte Auflistung der Kosten, rechtliche Grundlagen für die Mehrzweckstreifen und mögliche Massnahmen bei einem Rückstau auf der Rotbuch- und Nordstrasse

Am 14. Juli 2021 reichten Gemeinderat Andreas Egli und Gemeinderätin Martina Zürcher (beide FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2021/331, ein:

Am Röschibachplatz in Zürich Wipkingen zieren seit Kurzem bunte Streifen die Fahrbahnmitte und den Randbereich neben dem Trottoir. Laut Medienmitteilung der Stadt dienen diese dazu, dass Fussgänger/innen die Strasse überall queren könnten. Damit solle das Quartierzentrum aufgewertet sollen. Offenbar schafft die neue Markierung in Wipkingen Verwirrung und scheint mit dem Quartier nicht näher abgesprochen zu sein. Zudem wurden die Fussgängerinseln vergrössert und versetzt, so dass wartende Busse von Autos nicht mehr überholt werden können (aber weiterhin von Fahrrädern, E-Bikes und Motorrädern). Durch den Rückstau vor der Verzweigung Rotbuch-/Nordstrasse steckt jeweils auch der Bus der Linie 46 fest.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hat die objektive und subjektive Sicherheit der Zufussgehenden ohne die Fussgängerstreifen, sprich ohne einen Vortritt, verändert?
2. Wie stark werden insbesondere Kinder verunsichert?
3. Wie viel hat das «Design» gekostet? (aufgelistet und unterteilt nach Planungskosten, Erstellungskosten, Bewerbungskosten)
4. Wo sind die Strassenverkehrsregeln für diese Bemalung geregelt? Welches wären die Bussen für Nicht-Beachtung?
5. Wurden Kreise ausserhalb der Stadtverwaltung im Voraus in Bezug auf diesen Versuch konsultiert? Falls ja, mit welchen Ergebnissen? Falls nein, weshalb nicht?
6. Mit welchen Massnahmen gedenkt die DAV bei stärkerem Rückstau auf der Rotbuchstrasse bzw. Nordstrasse zu reagieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Im Jahr 2019 wurde auf der Nordbrücke Tempo 30 eingeführt. Die auf den Fussgängerstreifen kanalisierten Passantenströme brachten den Verkehr in der Nordstrasse regelmässig zum Stocken. Für Velofahrende war das Abbiegen von der Nordstrasse in Richtung Röschibachplatz schwierig. Zudem trennte der Strassenraum das Quartierzentrum Nordbrücke.

Das mit der vorliegenden Anfrage angesprochene versuchsweise Anbringen eines Mehrzweckstreifens mit gestalterischen Massnahmen bezweckt eine Verbesserung dieser Situation und verfolgt insbesondere folgende Ziele:



2/5

- Das Quartierzentrum Nordbrücke wird aufgewertet, und die trennende Wirkung der Nordstrasse im Zentrum wird vermindert.
- Das Queren der Nordstrasse für Zufussgehende wird erleichtert, indem die Fahrbahn mit Hilfe einer durchgängigen Mittelzone gequert werden kann.
- Eine stärkere Verflechtung der Verkehrsteilnehmenden fördert die gegenseitige Rücksichtnahme und verbessert den Verkehrsfluss.
- Durch den langsam fliessenden Verkehr wird die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.
- Die Abbiege- und Querungsmöglichkeiten für Velofahrende werden verbessert.

Die Nordbrücke wird im Rahmen eines städtischen Bauprojekts voraussichtlich ab 2025 verbreitert und der Strassenraum neugestaltet. Für diese langfristige Umgestaltung soll der temporäre Mehrzweckstreifen Erkenntnisse liefern, namentlich, ob der Streifen die gewünschte Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden bringt.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Frage 1

Wie hat die objektive und subjektive Sicherheit der Zufussgehenden ohne die Fussgängerstreifen, sprich ohne einen Vortritt, verändert?

Ganz allgemein erfordert ein Mehrzweckstreifen gegenseitige Rücksichtnahme. Fussgängerinnen und Fussgänger können die Fahrbahn überall queren. Die Aufstellfläche in der Mitte der Fahrbahn vereinfacht die Situation, indem das Queren der Strasse in zwei Etappen möglich ist. Personen, die sich unsicher fühlen, können baulich geschützte Stützpunkte zum Queren benutzen.

Fussgängerstreifen regeln die Vortrittsverhältnisse zwischen dem fliessenden Verkehr und den Zufussgehenden, bedeuten aber nicht per se eine höhere Verkehrssicherheit. Zahlreiche Unfälle auf Fussgängerstreifen zeigen, dass ein Fussgängerstreifen leider keine Garantie für ein sicheres Queren der Strasse ist. Trotz Vortrittsrecht ist es auch bei einem Fussgängerstreifen notwendig, sich klar am Strassenrand zu positionieren, den Blickkontakt zu den Lenkerinnen und Lenkern zu suchen und erst dann die Strasse zu queren. Mit dem Prinzip des flächigen Querens fliesst der Verkehr insgesamt langsamer, die Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden führt insgesamt zu mehr Sicherheit. Das zeigen Erfahrungen aus anderen Städten.

Dass das Queren ohne Fussgängerstreifen am Anfang ungewohnt ist und Zeit für eine Gewöhnung braucht, war zu erwarten. Nach einer Angewöhnungszeit hat sich das Prinzip des flächigen Querens nach Einschätzung der Dienstabteilung Verkehr unter den Verkehrsteilnehmenden besser eingespielt; es wird insgesamt mehr Rücksicht genommen und langsamer gefahren.

Frage 2

Wie stark werden insbesondere Kinder verunsichert?

Die umliegenden Schulen und Kindergärten wurden vorab über die testweise Einführung eines Mehrzweckstreifens informiert. Die Kindergärtnerinnen und -gärtner sowie Schulkinder durch die Schulinstruktion der Stadtpolizei instruiert. Zusätzlich wurden Begehungen und Schulungen vor Ort angeboten und durchgeführt. Es hat sich einmal mehr gezeigt,



3/5

dass Kinder sehr lernfähig sind, das Prinzip und die Nutzung schnell verstanden haben und umsetzen konnten.

In der geplanten Vorher-/Nachher-Erhebung wird auch das Querungsverhalten der Zufussgehenden analysiert. Bei Bedarf treffen die zuständigen Dienstabteilungen weitere Massnahmen.

Frage 3

Wie viel hat das «Design» gekostet? (aufgelistet und unterteilt nach Planungskosten, Erstellungskosten, Bewerbungskosten)

Die Kosten der testweisen Einführung eines Mehrzweckstreifens setzen sich wie folgt zusammen:

Planungskosten:

- Variantenstudium, Projektierung, Kommunikationskonzept: Fr. 27 000.–
- Verkehrserhebung/Monitoring vorher: Fr. 20 000.–
- Verkehrserhebung/Monitoring nachher, Auswertung, Dokumentation: Fr. 32 000.–

Erstellungskosten/Umsetzung:

- Demarkierungen/Rückbau: Fr. 18 000.–
- Verkehrsdienst, Begleitung Bauphase: Fr. 12 000.–
- Oberflächengestaltung: Fr. 75 000.–
- Anpassungen Randsteine: Fr. 6000.–

Kommunikation:

- Kommunikation, externe Unterstützung Flyer, Tafeln, Videos: Fr. 18 000.–

Der Gesamtaufwand beträgt Fr. 208 000.–

Frage 4

Wo sind die Strassenverkehrsregeln für diese Bemalung geregelt? Welches wären die Bussen für Nicht-Beachtung?

Bei der Markierung an der Nordbrücke handelt es sich um einen Mehrzweckstreifen gemäss VSS-Norm 40 215 (Entwurf des Strassenraums, Mehrzweckstreifen). Er ist Teil der Fahrbahn und begründet keine besonderen Vortrittsverhältnisse.

Rechtliche Grundlagen bilden das Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01), die Verkehrsregelnverordnung (VRV, SR 741.11) und die Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21).

Bei Strassen ohne Fussgängerstreifen haben Zufussgehende zwar keinen Vortritt, das Gesetz hält die Fahrzeuglenkenden aber dazu an, den Zufussgehenden das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen (Art. 33 Abs. 1 SVG und Art. 6 VRV). Besondere Vorsicht ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Personen geboten und wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenutzer oder eine Strassenbenutzerin nicht richtig verhalten wird (Art. 26 SVG). Das Überholen eines anderen Verkehrsteilnehmenden ist gemäss Art. 35 SVG nur gestattet, wenn der nötige Raum übersichtlich und frei ist.



4/5

Für die Missachtung der genannten Bestimmungen sind keine spezifischen Ordnungsbussen vorgesehen (vgl. Ordnungsbussenverordnung, SR 314.11). Somit kann die Frage nach den Bussen nicht abschliessend beantwortet werden. Für Verkehrsregelverletzungen sieht das SVG Sanktionen vor, abhängig von ihrer Schwere. Im Falle eines Verkehrsunfalls richtet sich die Frage der Haftung grundsätzlich nach dem SVG sowie Art. 41 Obligationenrecht (OR, SR 220, Haftung aus unerlaubter Handlung).

Frage 5

Wurden Kreise ausserhalb der Stadtverwaltung im Voraus in Bezug auf diesen Versuch konsultiert? Falls ja, mit welchen Ergebnissen? Falls nein, weshalb nicht?

Die Information und Konsultation im Vorfeld hat wie folgt stattgefunden:

- Vorinformation Quartierverein und IG WesttangentePlus zum temporären Mehrzweckstreifen im März 2021;
- öffentliche Informationsveranstaltung am 25. Mai 2021 (öffentliche Einladung per Flyer im Quartier und Anzeige im «Zürich Nord», Teilnahme auf Anmeldung);
- zusätzlich wurden für Interessierte im Anschluss zur Veranstaltung am 26. Mai 2021 zwei Begehungen zur Erläuterung vor Ort angeboten und durchgeführt;
- Aufschaltung der Webseite mit Informationen, Erläuterungen und Beispielen aus anderen Städten in der Schweiz: <http://www.stadt-zuerich.ch/nordbruecke>.

Aus dem Einbezug und der Information lassen sich folgenden Erkenntnissen ziehen:

- Es gab auf der einen Seite Bedenken zum Wegfall der Fussgängerstreifen; es wird befürchtet, dass die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr dadurch reduziert werde.
- Es gab auf der anderen Seite Stimmen, die die Massnahme und das Prinzip des flächigen Querens mit Mehrzweckstreifen begrüissen. Angepasste Geschwindigkeiten, das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden und die gegenseitige Rücksichtnahme werden als förderlich für den Ort als Quartierzentrum betrachtet.
- Es bestand weitgehend Konsens, dass es ein guter Weg ist, die Massnahme temporär umzusetzen, zu testen, auszuwerten und Erkenntnisse für die langfristige Umgestaltung zu gewinnen.

Begleitend zur Umsetzung wurde wie folgt informiert:

- Ab 5. Juli 2021 wurden gut sichtbare Tafeln für Fahrzeuglenkende und Zufussgehende aufgestellt.
- In Wipkingen wurden Flyer mit den Verhaltensregeln verteilt.
- Die Schulen Nordstrasse, Letten und Waidhalde (Elternrat, Lehrpersonen) wurden informiert und die Verhaltensregeln verteilt.
- Ab 7. Juli bis zu den Ferien war ein polizeilicher Assistenzdienst vor Ort, um die Verkehrsteilnehmenden zu unterstützen.
- Am 8. Juli wurde eine Medienmitteilung publiziert.
- Am 12. und 13. Juli wurden zwei Schulungen vor Ort auf Anmeldung durchgeführt.

Nach den Sommerferien wurden die Schulkinder durch die Schulinstruktion der Stadtpolizei informiert und geschult (vgl. Frage 2).



5/5

Frage 6

Mit welchen Massnahmen gedenkt die DAV bei stärkerem Rückstau auf der Rotbuchstrasse bzw. Nordstrasse zu reagieren?

Durch die bessere Verflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden werden weniger Bremsvorgänge (Stop-and-Go) verursacht. Dadurch wird insgesamt sogar ein besserer Verkehrsfluss und weniger Rückstau erwartet. Es wird ausserdem erwartet, dass bestehende Störungen des ÖV durch den besseren Verkehrsfluss entschärft werden.

Der laufende Versuch wird analysiert, namentlich das Verkehrsverhalten, Fahrzeiten, Anzahl an Fahrten, Abbiegebeziehungen, Störungen und Rückstausituationen werden erhoben.

Bei Bedarf treffen die zuständigen Dienstabteilungen die nötigen Massnahmen.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cucho-Curti