

Sitzung vom 24. Mai 2023

618. Anfrage (Nordbrücke – Versuche von Markierungen durch die Stadt auf Kantonsstrassen gegen den Willen der Anwohner – Haltung des Kantons)

Die Kantonsräte Peter Schick und Lorenz Habicher, Zürich, haben am 24. April 2023 folgende Anfrage eingereicht:

Wie der Berichterstattung in verschiedenen Medien zu entnehmen war, hat die Stadt Zürich entschieden, die im Jahre 2021 als Versuch deklarierten Markierungen im Bereich der Nordbrücke in das geplante Bauprojekt einfliessen zu lassen. Diese Markierungen hätten sich bewährt. Bei der Nordstrasse handelt es sich um eine Kantonsstrasse.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Wurde der Kanton vor der Umsetzung dieses Versuches durch die Stadt orientiert, und wurde dieser Versuch auf einer Kantonsstrasse durch den Kanton bewilligt? Wenn ja, auf welcher gesetzlichen Grundlage?
2. Wurde der Kanton vorgängig zu diesem Versuch zu einer Stellungnahme eingeladen? Wenn ja, wie lautete die Stellungnahme? Wenn nein, warum gab der Kanton keine Stellungnahme zu einem Versuch auf einer Kantonsstrasse ab?
3. Handelt es sich bei der markierten «Schlange» und dem Mehrzweckstreifen um eine Markierung gemäss Signalisationsverordnung (SSV) oder um eine Markierung gemäss der VSS-Norm 640214 farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO)?
4. Gemäss FGSO dürfen seitliche Markierungen eine Breite von maximal 60cm aufweisen, damit es zu keinen Verwechslungen mit Markierungen gemäss SSV (Längsgehstreifen, Radstreifen etc.) führt. Wie stellt sich der Kanton zu diesen breiten seitlichen Markierungen auf der Nordbrücke? Teilt der Kanton unsere Bedenken, dass diese Markierungen zu Verwechslungen führen könnten?

5. In der VSS-Norm 640075 (Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum) wird verlangt, dass alle Personen die Verkehrsanlagen, insbesondere im Bereich von Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, gefahrlos queren können. Mit der Entfernung der Fussgängerstreifen zu gunsten der markierten «Schlange» hat der Fussgänger keinen Vortritt beim Queren der Strasse. Kinder, alte Leute und Personen mit Beeinträchtigungen sind hier überfordert. Wie stellt sich der Kanton zu diesem Umstand? Sind gemäss Einschätzung des Kantons die Vorgaben gemäss dieser Norm für Fussgängerverkehr erfüllt?
6. Die Stadt stellt sich auf den Standpunkt (Tagi vom 12.4.23), dass sich 80% der befragten Personen positiv zum heutigen Zustand geäussert hätten. Dabei wird auf eine Umfrage unter 30 (dreissig) Personen verwiesen. Erachtet der Kanton eine Umfrage bei den hohen Fussgängerfrequenzen im fraglichen Strassenabschnitt mit 30 befragten Personen als repräsentativ?
7. Die Vertreter des Quartiervereins und etliche Anwohner haben sich gemäss der Berichterstattung von Tele Züri (News vom 12.4.23) ebenfalls negativ zum laufenden Versuch geäussert. Welche rechtlichen Möglichkeiten haben diese Anwohner, um gegen diese, auch in Zukunft geplante, Markierungen vorzugehen?
8. Finanziert der Kanton in Zusammenhang mit den Vergütungen gemäss Strassengesetz Kanton Zürich der Stadt Zürich solche Versuche oder schlussendlich die Umsetzung beim Bauprojekt? Wenn ja, wie viel finanziert der Kanton?
9. Besteht die Gefahr, dass der Kanton als Werkseigentümer bei Unfällen und daraus allenfalls entstehenden Klagen in Zusammenhang mit der Werkseigentümerhaftung belangt werden könnte?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Schick und Lorenz Habicher, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Der Kanton wurde von der Stadt Zürich über die Durchführung des in der Anfrage erwähnten Versuchs informiert und im Rahmen der Behrensäusserung nach § 45 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG, LS 722.1) zur Stellungnahme eingeladen. In dieser wurde die Durchführung einer verkehrlichen Wirkungsanalyse sowie eine Information des Kantons über die Ergebnisse gefordert. Weiter wurde

verlangt, dass der Übergang zwischen Velostreifen und Seitenband so gestaltet werde, dass ein klarer Unterschied erkennbar sei. Ferner wurde darauf hingewiesen, dass die Kantonspolizei die vorliegende Gestaltung der Bänder ablehne, da die Markierung nicht der Norm VSS-40214 (Entwurf des Strassenraums; Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen) entspreche. Eine Projektfestsetzung durch den Stadtrat (§ 45 Abs. 2 StrG) hat in der Folge nicht stattgefunden, daher entfiel auch eine Genehmigung durch den Regierungsrat (§ 45 Abs. 3 StrG).

Zu Fragen 3 und 4:

Farbliche Gestaltungen von Strassenoberflächen stellen keine Markierungen im Sinne der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SR 741.21) dar. Sie können jedoch gemäss Norm VSS-40214, welche die Norm SN-640214 ablöste, auf Haupt- und Nebenstrassen, inner- und ausserorts (einschliesslich Plätzen, Rad- und Fusswegen, Trottoirs und Nebenverkehrsflächen) angebracht werden. In der Stellungnahme zum Versuch wurde darauf hingewiesen, dass die Bänder am Fahrbahnrand nicht den Normvorgaben entsprechen.

Zu Frage 5:

Die Norm VSS-6400785 (Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum) lässt den anordnenden Behörden einen gewissen Ermessensspielraum. Dabei gilt es, den Komfort des individuellen Querens und eines stetigen Verkehrsflusses den Sicherheitsinteressen schwächerer Verkehrsteilnehmender sorgfältig gegenüberzustellen. Der Versuch an der Nordbücke wurde durch die Stadt Zürich ausgewertet. Die Erkenntnisse fliessen in das städtische Bauprojekt ein, das durch den Kanton zu gegebener Zeit gemäss dem gesetzlich vorgegebenen Prozess beurteilt wird (§ 45 Abs. 3 StrG).

Zu Frage 6:

Die Stadt Zürich bezeichnete die Befragung von 30 Personen in ihrer Medienmitteilung vom 12. April 2023 über den Versuch an der Nordbrücke als nicht repräsentative Umfrage.

Zu Frage 7:

Die Verfahrenshoheit für das Strassenprojekt liegt bei der Stadt Zürich. Massgebend sind die Bestimmungen des StrG. Dieses sieht eine öffentliche Planaufgabe und ein Einspracheverfahren vor.

Zu Frage 8:

Die durchgeführten baulichen Massnahmen an den Schutzinseln und die Erneuerung von Deckbelag wurden als Sanierungen im Umfang von rund Fr. 65 000 der Unterhaltspauschale angerechnet. Die Kosten für die Markierungen und die übrigen Kosten für den Versuch gingen vollumfänglich zulasten der Stadt Zürich. Ein definitives Bauprojekt wurde dem Kanton noch nicht eingereicht, weshalb dem Kanton auch keine Kosten bekannt sind.

Zu Frage 9:

Die Grundsätze der Werkeigentümerhaftung nach Art. 58 OR (SR 220) gelten grundsätzlich auch für öffentliche Strassen, die so angelegt sein müssen, dass sie den Benutzerinnen und Benutzern hinreichende Sicherheit bieten. Es ist jedoch Sache jeder und jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden, die Strasse mit Vorsicht zu benützen und ihr bzw. sein Verhalten den Strassenverhältnissen anzupassen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli