Stadt Zürich
Tiefbauamt

Temporärer Mehrzweckstreifen Nordbrücke

Schlussbericht

Verfasser
Tiefbauamt, Verkehr und Stadtraum

Zürich, April 2023

stadt-zuerich.ch/nordbruecke

Inhalt

1 Zusammenfassung 3

2 Ausgangslage und Aufgabenstellung 5

3 Temporäres Projekt Mehrzweckstreifen 7
3.1 Vorgehen und Beteiligte 7
3.2 Projektziele 7
3.3 Mehrzweckstreifen und flächiges Queren 8
3.4 Projektbeschrieb 9
3.5 Projektablauf 11
3.6 Massnahmen Kommunikation und Information 11

4 Evaluation 13
4.1 Verkehrliche Erhebungen 13
4.2 Rückmeldungen aus dem Quartier 21

5 Erkenntnisse und Empfehlungen 25
5.1 Erkenntnisse aus der Evaluation 25
5.2 Empfehlungen 28

6 Anhang 31

1 Zusammenfassung

Die Nordbrücke im Stadtzürcher Quartier Wipkingen wird voraussichtlich bis 2025 verbreitert. Anschliessend wird der Strassenraum neugestaltet. Mit den geplanten neuen Zugängen von der Nordbrücke zu den Perrons des SBB-Bahnhofs «Bahnhof Wipkingen» mittels Treppen und Liften entsteht ein zentraler Zugang von der Nordbrücke zum Bahnhof, der Ort bekommt künftig eine grössere Bedeutung als heute. Damit ist mehr Raum für Fussgänger*innen für Zirkulation, Aufenthalt und die Anbindung an die Bushaltestelle erforderlich. Um Erkenntnisse für die Umgestaltung der Nordbrücke und die Neugestaltung des Strassenraums zu gewinnen, hat die Stadt Zürich für die Dauer von Juli 2021 bis im Frühjahr 2023 einen temporären Mehrzweckstreifen erstellt. Dieser soll das Quartierzentrum kurzfristig aufwerten. Zudem war der Strassenraum nicht an das 2019 eingeführte Tempo 30 angepasst und wirkte sich trennend auf das Quartierzentrum aus.

Mehrzweckstreifen sind 2 bis 3,5 m breite Streifen in der Fahrbahnmitte, die es Fussgänger*innen ermöglichen, den entsprechenden Abschnitt dort zu überqueren, wo sie möchten. So wird flächiges Queren mit vielfältigen direkten Querungen für Fussgänger*innen möglich. Zudem dient ein Mehrzweckstreifen als Linksabbiegeelement für den Veloverkehr und den motorisierten Verkehr (MIV). Mehrzweckstreifen in zahlreichen Städten und Gemeinden (wie z. B. Thun oder Köniz) zeigen, dass so angepasste Geschwindigkeiten, das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden.

Um die Wirkung des temporären Mehrzweckstreifens an der Nordbrücke zu beurteilen, wurden eine Vorerhebung sowie zwei Nacherhebungen durchgeführt. Ebenfalls in die Auswertung flossen die Fahrplanauswertungen der VBZ und die Rückmeldungen aus der Bevölkerung (Befragungen und Beobachtungen vor Ort sowie Rückmeldungen via Telefon und E-Mail).

Die Erhebungen zeigen, dass der Verkehr an der Nordbrücke mit der Einführung des temporären Mehrzweckstreifens langsamer fliesst. Die Reisezeiten für den MIV erhöhten sich leicht. Die Reisezeiten für den öffentlichen Verkehr zeigen nur geringe Abweichungen. Fussgänger*innen nutzen den Mehrzweckstreifen zum flächigen Queren, ein Grossteil kann die Strasse queren, ohne anhalten zu müssen. Bezüglich Verkehrssicherheit konnten bis zum Ende des Versuchs keine Defizite festgestellt werden. Ab Juni 2022 wurde auch in Fahrtrichtung City die Überholbarkeit der Bushaltestelle «Bahnhof Wipkingen» aufgehoben. Die Nichtüberholbarkeit der Bushaltestelle in beide Richtungen stellte einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn für Fussgänger*innen dar. Die Querung der Nordstrasse an der Scheffelstrasse und das Abbiegen von der Nordstrasse in Richtung Röschibachplatz wurde für Velofahrer*innen erleichtert und durch die Aufstellfläche des Mehrzweckstreifens sicherer und komfortabler.

Mit der Zeit wurde der Mehrzweckstreifen immer häufiger zum flächigen Queren, auch abseits der Schutzinseln, genutzt. Die Beobachtungen zeigen auf, dass Mitte 2022 alle

Bereiche des Mehrzweckstreifens (mit oder ohne Mittelinsel) rege genutzt wurden. Die Fussgänger*innen haben sich das neue Verkehrsregime immer stärker angeeignet und nutzten die vielfältigen Querungsmöglichkeiten und kürzeren Wege zunehmend. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass alle Verkehrsteilnehmenden von der erhöhten Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme – verbunden mit reduzierten Geschwindigkeiten – profitieren.

Eine Herausforderung bestand darin, das neue und relativ ungewohnte Prinzip des Mehrzweckstreifens den Verkehrsteilnehmer*innen zu vermitteln. Diese mussten sich zuerst an die neue Situation gewöhnen und ihr Verhalten anpassen. Zu Beginn der Testphase gingen auch deshalb beim Tiefbauamt viele negative Rückmeldungen ein. Im Verlaufe der Zeit ging die Anzahl Rückmeldungen zurück, die Tonalität wurde positiver.

Im Rahmen der Befragung für ein Stimmungsbild, rund ein Jahr nach Umsetzung des Mehrzweckstreifens, vergaben über 50 Prozent der Personen für das Funktionieren des temporären Mehrzweckstreifens eine gute oder sehr gute Note. 80 Prozent der Befragten würden es begrüssen, wenn der Mehrzweckstreifen nach Abschluss der Testphase bestehen bleibt.

Der temporäre Mehrzweckstreifen wurde in einem bestehenden, für Tempo 50 geplanten Strassenraum umgesetzt. Die baulichen Voraussetzungen für das veränderte Verkehrsregime sind deshalb in einigen Punkten nicht ideal, obwohl bereits 2019 auf der Nord- und Rousseaustrasse Tempo 30 eingeführt wurde. In Zusammenhang mit der Erneuerung des Bahnhofs soll deshalb im Anschluss der Strassenraum auf der Nordbrücke neu gestaltet werden. So sollen bessere Voraussetzungen für ein lebendiges Quartierzentrum, ein Miteinander der Verkehrsteilnehmer*innen, eine stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs mit angepassten Geschwindigkeiten sowie möglichst grosszügige Flächen für Fussgänger*innen und vielfältigen, direkten Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Die Stadt Zürich zieht zur Testphase ein positives Fazit. Daher wird empfohlen, den temporären Mehrzweckstreifen bis zur geplanten Umgestaltung des Quartierzentrums bestehen zu lassen und im Zuge des Bauprojektes zu optimieren.

2 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Nordbrücke in Zürich Wipkingen ist ein Quartierzentrum und damit ein zentraler Ort, der eine hohe Konzentration von Nutzungen und Funktionen aufweist. Von grosser Bedeutung sind insbesondere die Anliegen des Fussverkehrs sowie eine hohe Aufenthaltsqualität. Dies gilt es, mit gezielten Massnahmen zu fördern.

2014 wurde die SBB-Überführung (Nordbrücke) saniert und 2015 gestaltete das Tiefbauamt den Röschibachplatz neu. In der Nord- und Rousseaustrasse und somit im Bereich der Nordbrücke/Nordstrasse wurde 2019 Tempo 30 signalisiert. Nach der erfolgten Einführung von Tempo 30 soll der Strassenraum langfristig neugestaltet sowie das Verkehrsregime und das Quartierzentrum besser sichtbar gemacht werden. Eine bessere Erkennbarkeit unterstützt auch ein angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen.

Gemäss dem kommunalem Richtplan ist das Quartierzentrum (Nordbrücke und Nordstrasse) ein Fussgängerbereich, gleichzeitig bestehen Richtplaneinträge für den MIV (Verbindungsstrasse), den öffentlichen Verkehr (Buslinie) und Veloverkehr (Regionale Veloroute) sowie Fussverkehr (Verbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität). Am Röschibachplatz/Scheffelstrasse wird die Nordstrasse von einer Velovorzugsroute gekreuzt. Die Mengen des motorisierten Verkehrs sowie des ÖV können in Quartierzentren hoch sein. Vor allem für den Fussverkehr sollen Verbesserungen erfolgen. Gestaltungsansätze gemäss Richtplan können etwa sein (Auszug):

- Koexistenzprinzip: ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen
- Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs, angepasste Geschwindigkeiten
- Attraktive, grosszügige Fussgängerflächen
- Vielfältige und direkte Querungsmöglichkeiten

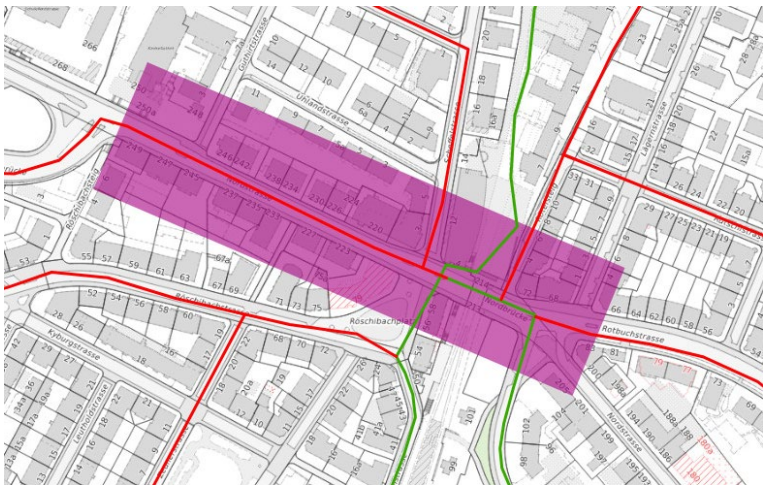

Abbildung 1: Kommunaler Richtplan 2021, Lila: Fussgängerbereich bestehend, Rot: Fussverbindung bestehend, Grün: Fussverbindung mit erhöhter Aufenthaltsqualität bestehend.

Im Rahmen einer stadträumlich-verkehrlichen Studie wurden Massnahmen zur Aufwertung des Quartierzentrums durch die Stadt Zürich geprüft. Auf der Grundlage eines übergeordneten stadträumlich-verkehrlichen Konzepts wurden dann Planungen und Massnahmen ausgelöst und koordiniert.

Gemäss dem stadträumlichen-verkehrlichen Konzept soll der öffentliche Raum Nordbrücke/Nordstrasse als Quartierzentrum gestärkt und die Voraussetzungen für die vielfältigen Nutzungen verbessert werden. Die Leitideen sind:

- Attraktive Gestaltung und Vergrösserung Seitenbereiche für Fussgänger*innen.
- Tempo-30-Verkehrsregime wird kurzfristig (nicht baulich) und langfristig (baulich) erkennbar gemacht.
- Die Strassenraumgestaltung fördert ein angepasstes Verhalten (Koexistenz).
- Die Funktionsfähigkeit des ÖV und des MIV bleibt gewährleistet.

Die Nordbrücke wird voraussichtlich ab 2025 verbreitert und der Strassenraum neu gestaltet. Um Erkenntnisse für diese Umgestaltung zu gewinnen und das Quartierzentrum vorgängig aufzuwerten, hat die Stadt Zürich von Juli 2021 bis im Frühjahr 2023 einen temporären Mehrzweckstreifen errichtet.

Mehrzweckstreifen ermöglichen in der Regel eine Reduktion des Fahrbahnquerschnitts. Zudem können Fussgänger*innen die Fahrbahn überall und nicht nur punktuell queren. Ein Mehrzweckstreifen ist ein etwa 2 bis 3,5 m breiter Streifen in der Fahrbahnmitte (VSS Norm 40 215). Der Streifen ist für den Fussverkehr nutzbar sowie für Velos und Motorfahrzeuge teilweise befahrbar. Mehrzweckstreifen gibt es neben der Stadt Zürich, z. B. an der Franklinstrasse, in zahlreichen Schweizer und europäischen Städten wie z. B. in Thun oder Köniz.

Mit dem temporären Mehrzweckstreifen wird getestet, ob die oben genannten Ziele wie etwa die attraktive Gestaltung des Quartierzentrums erreicht werden können.

3 Temporäres Projekt Mehrzweckstreifen

3.1 Vorgehen und Beteiligte

Die Nordbrücke am Bahnhof Wipkingen ist ein belebtes Quartierzentrum und ein kommunaler Fussgängerbereich gemäss Richtplan. Die Gestaltung des Strassenraums war bisher nicht an das neu eingeführte Tempo-30-Regime angepasst. Die seitlichen Trottoirs sind zu schmal und den Fussgänger*innen steht zu wenig Raum zur Verfügung. Ein hohes Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten und kanalisierte Fussgängerströme auf den Fussgängerstreifen brachten den Verkehr in der Nordstrasse regelmässig zum Stocken und verursachten Störungen beim ÖV. Das Abbiegen von der Nordstrasse in Richtung Röschibachplatz und das Queren der Nordstrasse im Bereich Scheffelstrasse/Röschibachplatz war für Velofahrer*innen schwierig.

Langfristig soll der Strassenraum neu gestaltet und als Quartierzentrum gestärkt werden. Mit der Umsetzung des temporären Mehrzweckstreifens testete die Stadt Zürich, ob der Raum mit einem Mehrzweckstreifen aufgewertet werden kann. Der Mehrzweckstreifen wurde als Oberflächengestaltung ohne bauliche Anpassung der Strassenränder umgesetzt. Die angebrachte farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO) entspricht gewissen Anforderungen der VSS Norm 40214 nicht. Im Sinne eines Pilotprojekts wurde sie als Ausnahme getestet. Das Projekt wurde kommunikativ begleitet und breit im Quartier informiert. Die temporäre Massnahme wurde durch ein verkehrliches Monitoring, Befragungen und Beobachtungen beurteilt und auf dieser Grundlage das weitere Vorgehen festgelegt.

Die Massnahme wurde unter der Federführung des Tiefbauamts und in enger Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr und den VBZ geplant und durchgeführt. Das Amt für Mobilität des Kanton Zürich wurde zum Projekt und Ergebnissen informiert.

Für die Projektentwicklung und das verkehrliche Monitoring beauftragte das Tiefbauamt die Metron Verkehrsplanung AG. Kommunikationsmassnahmen und die Moderation von Anlässen wurde durch albprojekte unterstützt.

Befragungen und Beobachtungen führte das Büro für Sozialraum & Stadtleben (BSS) der Sozialen Dienste der Stadt Zürich durch. Schulungen für Kindergarten- und Schulkinder wurden durch Fachlehrer für Verkehr der Schulinstruktion unterstützt.

3.2 Projektziele

- Das 2019 signalisierte Tempo-30-Verkehrsregime wird erkennbar gemacht.
- Testen eines Mehrzweckstreifens als mögliche Massnahme zur Aufwertung des Quartierzentrums Nordbrücke/Nordstrasse.
- Kurzfristige Verbesserung für den Fussverkehr und trennende Wirkung der Nordstrasse vermindern. Das Queren der Nordstrasse für Fussgänger*innen

wird erleichtert, die Fahrbahn kann mit Hilfe einer durchgängigen Mittelzone überall ohne Umwege gequert werden.
- Eine stärkere Verflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen fördert die gegenseitige Rücksichtnahme und verbessert der Verkehrsfluss.
- Verbesserung Abbiegebeziehungen und Querung Scheffelstrasse für den Veloverkehr.
- Monitoring und Auswertung der provisorischen Massnahmen: Erkenntnisse sammeln für die Umgestaltung der Nordbrücke.
- Einfache und zeitnahe Umsetzung, zeitlich begrenzt für eine Testphase.
- Testen eines Mehrzweckstreifens als Oberflächengestaltung im bestehenden Strassenraum, keine bauliche Anpassung der Strassenränder.

3.3 Mehrzweckstreifen und flächiges Queren

Mit einem Mehrzweckstreifen kann die Fahrbahn überall gequert werden. Er erleichtert das Queren für den Veloverkehr und dient als Linksabbiegeelement für den Veloverkehr sowie den motorisierten Verkehr. Durch die optische Einengung des Strassenraums entsteht eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung. So wird eine Reduktion der trennenden Wirkung der Fahrbahn und eine Aufwertung des Stadtraums erreicht.

Ein Mehrzweckstreifen eignet sich an Orten mit vielfältigen Bedürfnissen, die teilweise auch in Konkurrenz zueinanderstehen. Er ist sinnvoll an Orten mit hohem Fussgängeraufkommen und vielfältigen Querungsbeziehungen, wie dies z. B. in Orts- und Quartierzentren der Fall ist. Gemäss VSS Norm 40 215 ist die Nordbrücke mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von etwa 12 000 Fahrzeugen für die Einrichtung eines Mehrzweckstreifens geeignet.

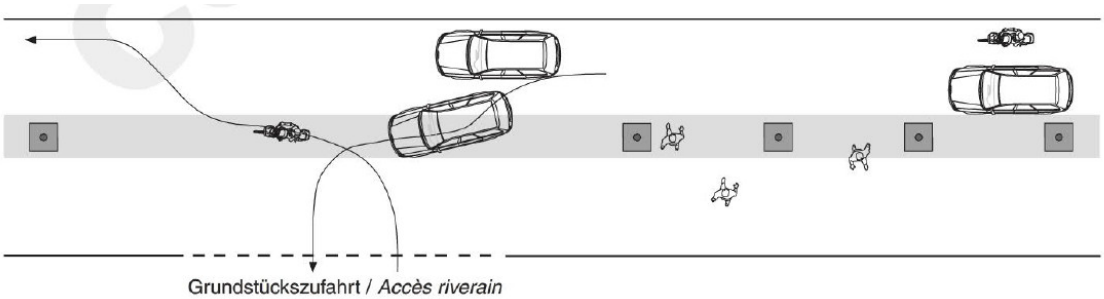

Abbildung 2: Mehrzweckstreifen gem. VSS 40 215

3.4 Projektbeschrieb

Für den temporären Mehrzweckstreifen wurden die bestehenden Strassenränder (Randsteine) belassen. Das Tiefbauamt erstellte einen 3,5 m breiten Mehrzweckstreifen, die bisher bestehenden Markierungen und Fussgängerstreifen wurden entfernt. Die vier Fussgängerschutzinseln wurden neu erstellt und verbreitert. Die Überholbarkeit der stehenden Busse Richtung Rosengartenstrasse wurde versuchsweise aufgehoben, auch um die Sichtweiten für Fussgänger*innen an diesem Übergang zu verbessern. Seitliche gelbe Markierungen am Fahrbahnrand sollten eine optische Einengung bewirken und so das Verhalten der Fahrzeuglenker*innen beeinflussen. Durch die prägnante und spezielle Gestaltung mit farblich hervorgehobenen Flächen wurde der besondere Abschnitt der Strasse im Quartierzentrum besser erkennbar gemacht.

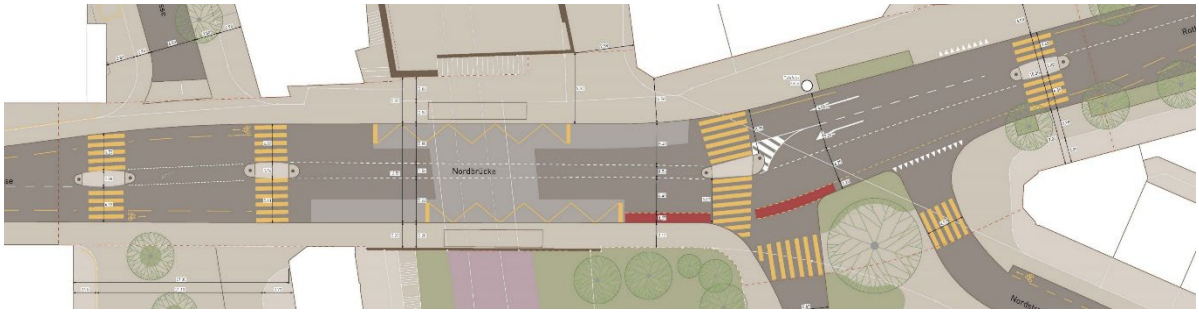

Abbildung 3: Vorher Tempo 50, ab 2019 mit Tempo 30 signalisiert

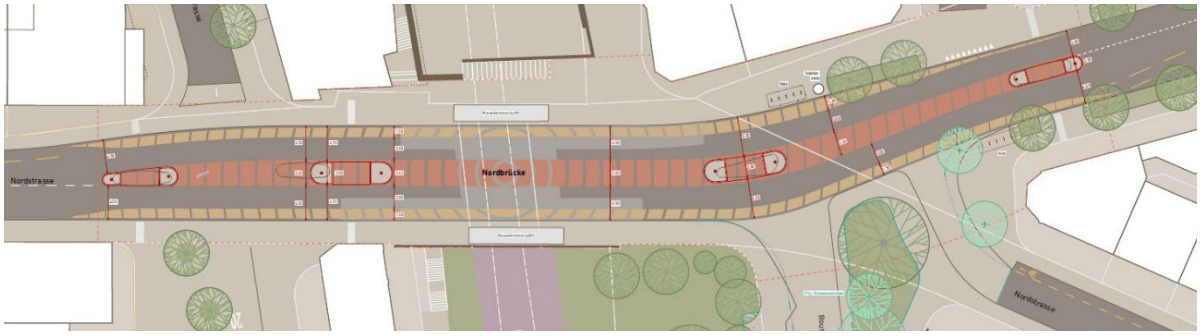

Abbildung 4: Nachher Tempo 30, Mehrzweckstreifen und flächiges Queren

Abbildungen 5 und 6: Vor und nach Umsetzung Massnahme

Der provisorisch markierte Fussgängerstreifen auf der Höhe Zeunersteig (Nordstrasse 227) wird für die Zeit der Schulhausanierung von 2022 bis 2024 belassen und ist als Querung für Schulkinder möglich. Ausserdem werden die Übergänge am Mehrzweckstreifen auf Höhe Scheffelstrasse und Lägernstrasse temporär als Schulwegübergang genutzt und empfohlen. Nach Abschluss der Schulhaussanierung führen keine Schulwege mit Strassenquerungen über den temporären Mehrzweckstreifen im Quartierzentrum.

Abbildung 7: Schulwegempfehlungen Stadtpolizei im Zustand ohne temporäre Schulhaussanierung

3.5 Projektablauf

- Projektentwicklung: März bis September 2020
- Verkehrliches Monitoring vor Umsetzung der Testphase (Nordbrücke mit Fussgängerstreifen): 8. September 2020
- Vorinformation Vertreter*innen aus dem Quartier (Quartierverein Wipkingen, IG Westtangente Plus): 2. März 2021 und 6. April 2021
- Öffentliche Informationsveranstaltung per Videokonferenz: 25. Mai 2021
- Bauliche Umsetzung der Massnahme: Juli 2021
- Verteilung von Flyern, Aufstellen von Plakaten und Publikation eines Inserats in der Quartierzeitung mit Informationen zu den Verhaltensregeln: Anfang Juli 2021
- Medienmitteilung zur Umsetzung des Mehrzweckstreifens: 12. Juli 2021
- Geführte Begehungen vor Ort: 12. und 13. Juli 2021
- Betreuung durch Polizeilichen Assistenzdienst: 12. bis 28. Juli sowie 23. bis 27. August 2021
- Installation Geschwindigkeitsmessanlagen (Speedys): 20. Juli 2021
- Schulungen von Schulkindern in Zusammenarbeit mit Fachlehrer Verkehr der Stadtpolizei Zürich: 1. September 2021
- Erste Nacherhebung (Nordbrücke mit Mehrzweckstreifen): 30. September 2021
- Versuchsanpassung «Bushaltestelle stadteinwärts nicht überholbar»: Mitte Juni 2022
- Zweite Nacherhebung (Nordbrücke mit Mehrzweckstreifen): 14. Juni 2022
- Schlussbericht und Auswertung und Entscheid zum weiteren Vorgehen: Anfang 2023
- Öffentliche Informationsveranstaltung: Frühling 2023

3.6 Massnahmen Kommunikation und Information

Im Strassenraum wurden zu Beginn der Testphase gut sichtbar zahlreiche Informations- und Hinweistafeln für Fahrzeuglenker*innen, Velofahrer*innen und Fussgänger*innen aufgestellt sowie eine Geschwindigkeitsmessanlage installiert. Das Tiefbauamt informierte die Quartierbevölkerung vorgängig an einer Informationsveranstaltung, mittels Flyer und einem Inserat in der Lokalzeitung über das neue Verkehrsregime. Zudem wurden zu Beginn Begehungen angeboten und der Polizeiliche Assistenzdienst stand den Verkehrsteilnehmer*innen in den ersten Wochen nach der Umsetzung für Fragen vor Ort zur Verfügung. Auch die Schulen Nordstrasse und Letten wurden informiert. Kindergärtner*innen sowie Schulkinder wurden durch die Schulinstruktion instruiert. Zudem wurden Begehungen für Eltern mit ihren Kindern vor Ort angeboten. Auf der Website stadt-zuerich.ch/nordbruecke waren während der Testphase die wichtigsten Informationen und Kontaktmöglichkeiten verfügbar.

Abbildung 8: Schulung Erst- und Zweitklässler*innen im September 2021

4 Evaluation

In diesem Kapitel werden die wesentlichen Ergebnisse der Evaluation zusammengefasst. Die detaillierten Berichte zu den Nacherhebungen und der Befragung sind im Anhang dieses Berichts sowie auf der Website stadt-zuerich.ch/nordbruecke zu finden.

4.1 Verkehrliche Erhebungen

Während der Testphase des Mehrzweckstreifens Nordbrücke wurde dessen Wirkung anhand eines Monitorings überprüft. Hierzu fanden folgende verkehrliche Erhebungen statt:

- 8. September 2020: Vorerhebung (Nordbrücke mit Fussgängerstreifen)
- 30. September 2021: Erste Nacherhebung (Nordbrücke mit Mehrzweckstreifen)
- 14. Juni 2022: Zweite Nacherhebung (Nordbrücke mit Mehrzweckstreifen)

Um den ganzen Perimeter abzudecken und die Fragestellungen hinreichend beantworten zu können, wurde eine Kombination unterschiedlicher Erhebungstechniken eingesetzt. Während der gesamten Erhebungszeiten war Personal der Metron Verkehrsplanung AG anwesend, um zusätzlich den Verkehr zu beobachten und parallel zu den Videoaufnahmen das Verkehrsverhalten aufzuzeichnen.

4.1.1 Fussverkehr und Querungsverhalten

Bei der Vorerhebung konnte beobachtet werden, dass die Fussgänger*innen nur in wenigen Ausnahmen die Strasse (z. B. um den Bus auf der anderen Strassenseite zu erreichen) ausserhalb der bestehende Fussgängerstreifen querten. Die Fussgänger*innen nutzen sehr konsequent die Fussgängerstreifen.

Nach erfolgter Umsetzung der Massnahmen (erste Nacherhebung) verlagerte sich das Queren der Fussgänger*innen vor allem im Bereich der Einmündung Scheffelstrasse. Einerseits stand der westlich der Scheffelstrasse gelegene Fussgängerstreifen aufgrund einer Baustelle vorübergehend nicht mehr zur Verfügung. Andererseits engte im Erhebungszeitraum die Baustelle am Röschibachplatz die Querungsmöglichkeiten ein. Vor allem im Bereich der Scheffelstrasse wurde der Merkzweckstreifen auch ohne die Schutzinseln stark genutzt. In den übrigen Bereichen wurde die Fahrbahn in der Regel auf Höhe der Schutzinseln gequert.

Bei der zweiten Nacherhebung konnte festgestellt werden, dass sich eine Gewöhnung an die Nutzung des Mehrzweckstreifens eingestellt hat. Es wurde häufiger und entlang des gesamten Mehrzweckstreifens flächig gequert. Die Querungen auf Höhe der Scheffelstrasse wurden weniger, hingegen gingen Fussgänger*innen häufiger auf Höhe des Rötelsteigs über die Strasse. Der Abschnitt wurde meist relativ zügig überquert, um die gegenüberliegende Haltestelle und damit verbunden die ankommenden Busse zu

erreichen. Allgemein erhöhte sich die Anzahl Fussgänger*innen leicht im Vergleich zur ersten Nacherhebung. Die Abenderhebung zeigte, dass die Querungen im Bereich Rötelsteig im Vergleich zu den vorherigen Erhebungen stark angestiegen sind. Der gesamte Mehrzweckstreifen wurde zum Überqueren der Fahrbahn genutzt.

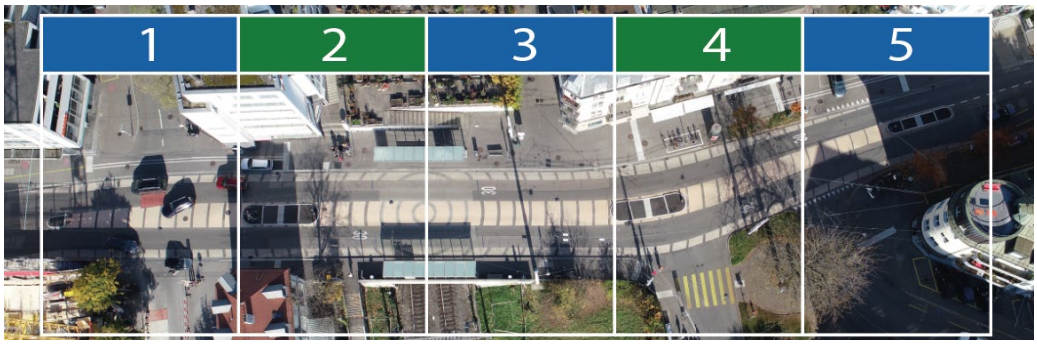

Abbildung 9: Aufteilung Perimeter in Abschnitte – erste und zweite Nacherhebung

Bei der ersten Nacherhebung mussten Fussgänger*innen in Abschnitt 1 und 2 etwas häufiger warten, bevor sie die Strasse überqueren konnten. Warten wurde in diesem Zusammenhang so definiert, dass ein*e Fussgänger*in mindestens ein Fahrzeug vorbeilassen musste, bevor über die Strasse gegangen werden konnte. Dennoch konnte ein Grossteil der Fussgänger*innen frei queren, ohne am Strassenrand anhalten zu müssen.

Bei der zweiten Nacherhebung war ersichtlich, dass vermehrt in Abschnitt 2 gequert wurde. 85 Prozent der Fussgänger*innen konnten die Strasse queren, ohne warten zu müssen. Trotz höherer Fussgängerfrequenzen waren etwa zehn Prozent weniger Stopps zu verzeichnen. In Abschnitt 1 konnten wiederum etwa drei Viertel der Fussgänger*innen die Fahrbahn ohne Warten queren.

Bei der zweiten Nacherhebung sind die Fussgängerfrequenzen in Abschnitt 3 gestiegen, wobei der Anteil Wartender gering war.

Das Fussgängeraufkommen in Abschnitt 4 war generell nicht sehr hoch. Auch in Abschnitt 4 konnten knapp 80 Prozent der Fussgänger*innen die Strasse queren, ohne warten zu müssen.

Abbildung 10: Kreuzung Scheffelstrasse/Röschibachplatz

Abbildung 11: Schulkinder bei der Querung der Fahrbahn

4.1.2 Veloverkehr

In der Morgenspitzenstunde war das Aufkommen der Vor- und Nacherhebungen mit rund 350 Velofahrer*innen gleichgeblieben.

Die Nutzung des Mittelstreifens durch Velofahrer*innen wurde vor und nach Umsetzung der Massnahmen erhoben und verglichen. In beiden Zuständen wurde der Mittelstreifen

gern von Osten kommend zum Abbiegen in den Röschibachplatz genutzt. Vor der Umsetzung des temporären Mehrzweckstreifens wurde häufig vor der bestehenden Schutzinsel links in Richtung Röschibachplatz abgebogen. Dabei entstanden gefährliche Situationen, etwa mit entgegenkommenden Fahrzeugen. Mit dem umgesetzten Mehrzweckstreifen und der etwas nach Westen verschobenen Schutzinsel bogen im Vergleich zur Vorerhebung bis zu 75 Prozent weniger Velos vor der Schutzinsel ab. Abbiegemanöver mit entgegenkommendem Verkehr konnten in zwei Fällen nur während der Nacherhebung beobachtet werden. In beiden Fällen liess die Situation das Abbiegen zu, ohne dass gefährliche Situationen entstanden.

Durch den Mehrzweckstreifen konnte die Querung an der Kreuzung Röschibachplatz/ Scheffelstrasse für Velofahrer*innen verbessert werden. Dieser bietet eine komfortable Möglichkeit zum Anhalten in der Strassenmitte und erhöht so die Verkehrssicherheit für Velofahrer*innen.

4.1.3 MIV

In der Morgenspitzenstunde waren in beiden Richtungen bei den Nacherhebungen im Durchschnitt jeweils rund 440 Fahrzeuge unterwegs (davon bogen in Fahrtrichtung Rotbuchstrasse knapp 100 Fahrzeuge in die Rousseaustrasse ab).

Während der Abendspitze zwischen 17.00 und 18.00 Uhr waren sowohl bei der Vorerhebung wie auch bei den beiden Nacherhebungen die Verkehrsmengen hoch, vor allem in Richtung Rosengartenstrasse. In diesem Zeitraum waren in Fahrtrichtung Rosengartenstrasse rund 580 Fahrzeuge unterwegs, in Fahrtrichtung Rotbuchstrasse etwa 400 Fahrzeuge (davon bogen 75 Fahrzeuge in die Rousseaustrasse ab).

Die Auswertung der Reisezeit für Autofahrer*innen während der Abenderhebung ergab bei der Vorerhebung für beide Richtungen nahe beieinanderliegende Mittelwerte von 42 bzw. 44 Sekunden bei einer Distanz von 150 m im Quartierzentrum.

Bei den Nacherhebungen war die durchschnittliche Reisezeit in Fahrtrichtung Westen (Rosengartenstrasse) länger als bei der Vorerhebung (13 Sekunden länger bei der ersten Nacherhebung, 12 Sekunden bei der zweiten Nacherhebung). In Richtung Westen konnten, im Gegensatz zur Vorhersituation, die stehenden Busse nicht mehr überholt werden. Daher wurde der MIV punktuell zurückgehalten, woraus eine Fahrtzeiterhöhung resultierte.

In Richtung Osten (Schaffhauserplatz/City) war bei der ersten Nacherhebung die durchschnittliche Reisezeit dagegen rund 10 Sekunden kürzer. Bei der zweiten Nacherhebung ist die durchschnittliche Reisezeit um 14 Sekunden gegenüber der Vorerhebung gestiegen. Die erhöhte Reisezeit bei der zweiten Nacherhebung kann durch die vermehrte Nutzung des Abschnitts 3 für Querungen und die insgesamt höheren Fussgänger-Frequenzen erklärt werden.

4.1.4 Rückstauanalyse

Während der Nacherhebungen wurde eine Rückstauerhebung – ausgehend von der Nordbrücke in Richtung Nordstrasse West, Nordstrasse Ost und Rotbuchstrasse – durchgeführt, die auftretende Stausituationen aufzeigt. Dabei wurde die minimale und maximale Rückstaulänge während einminütiger Intervalle beobachtet und dokumentiert. Der Rückstau wurde erst ab der ersten Nacherhebung erfasst, so dass ein Vergleich mit der Vorerhebung nicht gezogen werden kann.

In der Morgenspitzenstunde gab es in der ersten Nacherhebung Richtung Westen einmalig einen grösseren Rückstau während einer Minute, der sich innerhalb von ein bis zwei Minuten jedoch bereits wieder abgebaut hat. Über den gesamten Erhebungszeitraum war am Morgen kein bleibender Rückstau zu beobachten. Bei der zweiten Nacherhebung gab es mehr Rückstaumomente. Insbesondere zwischen 7.32 und 7.49 Uhr sowie zwischen 8.08 bis 8.19 Uhr gestaltete sich der Abbau schleppend. Eine Kombination zeitnah aufeinander folgender Busse, die nicht überholt werden konnten, und zusätzliche zahlreiche Fussgängerquerungen erschwerten den Abbau. Dennoch erreichte die Kolonne zu keinem Zeitpunkt die Rosengartenbrücke.

Die zweite Rückstauerhebung zeigte aber erneut keinerlei grössere Rückstaumomente. Bis auf eine Ausnahme konnte jeder Rückstau stets umgehend wieder abgebaut werden. Dies deutet darauf hin, dass sich das Zusammenspiel rund neun Monate nach der Einführung des temporären Mehrzweckstreifens gut aufeinander eingespielt hat.

Am Abend waren sowohl beim MIV als auch beim Fussverkehr die stärksten Belastungen zu verzeichnen. Dies wirkte sich auch auf den Verkehrsfluss aus. Die entstehenden Rückstaus bauten sich allerdings überwiegend innert Minutenfrist wieder ab. Bei der ersten Nacherhebung kam es Richtung Westen zwischen 17.50 und 18.10 Uhr zu zwei länger anhaltenden Rückstauphasen. Auch an der zweiten Nacherhebung gestaltete sich der Verkehr ebenfalls stockender, wobei die Staumomente ihren Höhepunkt zwischen 17.48 und 18.10 Uhr fanden. Im Vergleich zur ersten Nacherhebung zeigten sich insbesondere Fussgänger*innen als Staugrund. Wo vor der Umsetzung der Massnahmen Fussgänger*innen lediglich an den Fussgängerstreifen querten, nutzten diese mittlerweile die gesamten Abschnitte zum Queren, so dass es zu vermehrten Stopps des MIV kam. Daraus lässt sich schliessen, dass vielfach den Fussgänger*innen der Vortritt gewährt wurde, obwohl keine Fussgängerstreifen markiert waren.

Entlang der Rotbuchstrasse in Richtung Nordost kam es immer wieder zu anhaltenden Rückstausituationen, die aber nie länger als 125 Meter wurden. Bei der zweiten Nacherhebung traten Rückstaumomente häufiger und länger anhaltend auf als bei der ersten Nacherhebung.

4.1.5 Öffentlicher Verkehr

Die Auswertung der Fahrzeiten bei der ersten Nacherhebung zeigte mehrheitlich nur kleinere Abweichungen nach der Einführung des Mehrzweckstreifens. Auffällig war vor allem der reduzierte Fahrzeitbedarf der Linie 33 (17 Sekunden im Median) im Abschnitt Bahnhof Wipkingen bis Rosengartenstrasse während der Abendspitzenstunde. Durch die Verschiebung der Schutzinsel kann der Bus an der Haltestelle nicht mehr überholt werden und der Bus wurde zum Pulk-Führer, was ursächlich für die Reduzierung der Fahrzeitverluste in Zufahrt zur Rosengartenstrasse sein kann.

Bei der zweiten Nacherhebung (mit deutlich geringeren Stichprobedaten eines Tages) ist die Fahrzeit auf den meisten Relationen im Vergleich zur ersten Nacherhebung leicht gestiegen; hierfür dürften dieselben Gründe geltend gemacht werden wie für die Reisezeitverlängerung beim MIV.

Für den September 2022 wurde eine weitere Auswertung der Fahrzeiten durchgeführt. Infolge der Aufhebung der Überholbarkeit der Haltestelle stadteinwärts (siehe Kapitel 4.1.6) stieg der Fahrzeitbedarf der Busse ab der Haltestelle «Rosengartenstrasse» bis Haltestelle «Bahnhof Wipkingen» im Median um 9–13 Sekunden; die Streuung der Fahrzeiten stieg.

4.1.6 Nicht überholbare Bushaltestelle Richtung Schaffhauserplatz/City

Im Anschluss an die zweite Nacherhebung wurden in der Mitte des Mehrzweckstreifens versuchsweise zwei Betonelemente aufgestellt, die das Überholen der Busse auch in Fahrtrichtung Osten verhindern und so das Queren der Strasse für Fussgänger*innen erleichtern und durch bessere Sichtbeziehungen vor allem deren Sicherheit erhöhen sollten. Dieser Versuch wurde mit einer Rückstauerhebung begleitet, um abschätzen zu können, ob aus dieser Massnahme ein grösserer Rückstau in Richtung Rosengartenstrasse resultiert. Vor allem sollten die Fragen beantwortet werden, ob ein mutmasslich resultierender Rückstau die Funktion der Kreuzung Rosengartenbrücke beeinträchtigen, ein Rückstau bis in die Rosengartenstrasse auftritt oder es zu Fahrtzeiteinbussen des ÖV kommen würde. Der Beobachtungszeitraum lag zwischen dem 29. August und dem 30. September 2022.

Abbildung 12: Betonelemente auf dem Mehrzweckstreifen

Während des Auswertungszeitraums wurde zusätzlich zu den bisherigen Linien in den Stosszeiten die Linie 46E stadtauswärts geführt, die im Perimeter des Mehrzweckstreifens auf dem gleichen Weg wie die Linie 46 verkehrt. Stadteinwärts verkehrten alle Fahrten als Linie 46. Eingeführt wurde diese Ersatzbuslinie aufgrund der Baustelle in der Höngger-/Limmattalstrasse, die zur Folge hat, dass die Trams der Linie 13 bis im August 2023 nicht mehr bis zur Endhaltestelle «Frankental», sondern nur bis zur Haltestelle «Escher-Wyss-Platz» fahren.

Vergleicht man die Messungen im Oktober 2021 (ohne Betonelemente) mit den Messungen im September 2022 (mit Betonelemente) stadteinwärts, ist eine Fahrzeiterhöhung des Medians zwischen 9 und 12 Sekunden in der Morgenspitze und 9 bis 13 Sekunden in der Abendspitze festzustellen. Die Fahrtzeiten der Linie 33 am Morgen und der Linie 46 am Abend sind ebenfalls gestiegen, was aber durchaus mit der Sperrung der Limmattalstrasse und dem hieraus resultierenden Mehrverkehr in der Zufahrt zur Rosengartenstrasse zusammenhängen kann (Quelle VBZ).

Die Einmündung der Rosengartenbrücke wurde lediglich an zwei Tagen jeweils einmal mit einer Dauer von weniger als einer Minute leicht überstaut, der Rückstau floss jedoch so schnell wieder ab, dass er lediglich den Anfangsbereich der Rosengartenbrücke betraf.

4.1.7 Verkehrsablauf und Konflikte

Die Beobachtung mittels Videokamera als auch die Rückmeldungen des Erhebungspersonals vor Ort ergaben weder bei der Vorerhebung noch bei den Nacherhebungen gefährliche Konflikte. In der Mitte der Nordbrücke konnte bei der ersten Nacherhebung beobachtet werden, dass der MIV teilweise versuchte, den Bus in Richtung Westen zu überholen, was aufgrund des versetzten Inselkopfes nicht mehr möglich war. Autos blieben dann teilweise auf dem Mittelstreifen stehen, bis der Bus die Spur wieder freigab. In einem Fall wurde beobachtet, dass ein Fahrzeug die Mittelinsel mit einem Rad trotzdem überfahren hat. Zu diesem Zeitpunkt befanden sich keine

Fussgänger*innen auf den Überweg. Während der zweiten Nacherhebung konnten solche Überholmanöver Richtung Rosengartenstrasse nicht mehr beobachtet werden.

Abbildung 13: Anfangs versuchten Fahrzeuge an einem haltenden Bus vorbei zu drängen. Dies konnte durch eine Verschiebung das Haltepunkts (Bus) und ab Sommer 2022 durch die mobilen Betonelemente unterbunden werden (siehe Kap 4.1.6).

Die Beobachtung mittels Videokamera und auch die Rückmeldungen der einzelnen Zähler*innen vor Ort ergaben weder bei der Vor- noch bei der ersten Nacherhebung gefährliche Konflikte. Während der zweiten Nacherhebung kam es zu folgender Auffälligkeit: Ein Velofahrer, der vom Röschibachplatz nach rechts auf die Nordbrücke abbog, zwang einen Bus zu einem Bremsmanöver.

Insgesamt wurde an der Eimündung Rousseaustrasse/Rotbuchstrasse beobachtet, dass die Querung über die Schutzinsel aufgrund der grossen Distanz nicht ideal ist. Die Position auf dem Trottoir der Ecke Nordbrücke/Rosseaustrasse ist gegenüber der Schutzinsel etwas zurückversetzt. Diese Position ist bedingt durch die Kurve weiter entfernt als das Trottoir der Nordbrücke, was Personen für Autofahrer*innen schlechter wahrnehmbar macht. Während Personen, die den Übertritt durch forscheres Auftreten aktiv einfordern, die Fahrbahn auch hier problemlos queren können, haben es z. B. kleinere Kinder manchmal schwerer und müssen aktiv auf sich aufmerksam machen.

4.1.8 Unfallstatistik

Eine Auswertung der bisher gemeldeten Verkehrsunfälle seit der Umsetzung der Massnahmen ergab keine Unfallhäufigkeit, die auf ein Sicherheitsdefizit hinweist. Zu bemerken ist, dass ein repräsentativer Vergleich der Unfallstatistik eine Zeitspanne von fünf Jahren in einem bestimmten Zustand bedingt. Zum Zeitpunkt der vorliegenden Analyse liegen nur die Unfallstatistik vom Jahr 2022 vor.

Im Februar 2022 kam es zu einer Kollision zwischen einem Fussgänger und einem fahrenden Fahrzeug, am östlichen Rand des Perimeters. Der Fussgänger wurde dabei leicht verletzt.

Ein Vergleich der Jahre 2016 bis 2021 zeigt im gesamten Perimeter fünf Unfälle. In den Jahren 2017 und 2019 kollidierte in vier Fällen ein Fahrzeug mit einer Person, die zu Fuss unterwegs war. In einem Fall fuhr ein Trottinettfahrer aus unbekannten Gründen in ein stehendes Fahrzeug.

Jahr	Ursache	Hauptursache	Unfallschwere
2016	Kollision Fzg / FG	Nichtgewähren Vortritt	Leichtverletzt
2017	Unbekannt	anderes Fehlverhalten	ausschl. Sachschaden
2017	Kollision Fzg / FG	Nichtgewähren Vortritt	Schwerverletzt
2019	Kollision Fzg / FG	Nichtgewähren Vortritt	Schwerverletzt
2019	Kollision Fzg / FG	Nichtgewähren Vortritt	Leichtverletzt

Tabelle 1: Übersicht Unfälle mit Fussgängerbeteiligung im Perimeter Nordbrücke 2016 bis 2021

In keiner Verkehrssituation, die so komplex ist wie an der Nordbrücke, können Unfälle gänzlich ausgeschlossen werden: weder vor noch nach der Umsetzung des Mehrzweckstreifens. Insgesamt gesehen, ist die Zahl der Unfälle im Perimeter nach der Umsetzung des Mehrzweckstreifens nicht gestiegen.

4.2 Rückmeldungen aus dem Quartier

4.2.1 Stimmungsbild der Quartierbewohner*innen

Das Büro für Sozialraum & Stadtleben (BSS) der Sozialen Dienste der Stadt Zürich wurde vom Tiefbauamt der Stadt Zürich beauftragt, eine Befragung an verschiedenen Standorten im Quartier sowie Raumbeobachtungen beim temporären Mehrzweckstreifen Nordbrücke durchzuführen. Es sollte ein Eindruck gewonnen werden, wie Personen im Quartier die veränderte Situation einschätzen. In einem Stimmungsbild sind Anliegen und Bedürfnisse verschiedener Personengruppen im Hinblick auf die künftige Nutzung und die Verbesserung von Mehrzweckstreifen eingeflossen. Das Stimmungsbild beinhaltet die Befragungs- und Beobachtungsergebnisse. In diesen Bericht fliessen die für das Tiefbauamt wichtigsten Rückmeldung der Befragungs- und Beobachtungsrückmeldungen ein. Der Gesamtüberblick kann auf der Homepage des Tiefbauamts eingesehen werden.

4.2.1.1 Befragungen

Das Büro für Sozialraum & Stadtleben hat in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt insgesamt acht Fragen zur Nutzung des temporären Mehrzweckstreifens Nordbrücke und zur gegenseitigen Rücksichtnahme der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen gestellt. Im Juli 2022 wurden vor Ort 30 Befragungen an unterschiedlichen Wochentagen zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführt, um ein möglichst kongruentes und umfassendes Bild der Verkehrssituation zu erhalten. Es wurden Personen zwischen 16

und 76 Jahren befragt, die mehrheitlich in Wipkingen wohnhaft sind. Die befragten Personen antworteten bei der Befragung aus ihrer jeweiligen Sicht als Fussgänger*in, Velofahrer*in oder Autofahrer*in.

Die Frage, **was hat sich für Sie mit der Nutzung des temporären Mehrzweckstreifens verändert**, hat folgendes Bild ergeben:

Grün: Positiv / Chancen
Gelb: Neutral
Rot: Negativ /

Abbildung 14: BSS, eigene Darstellung, je grösser die Begriffe, desto häufiger die Nennungen.

Positiv bewertet wurde von den befragten Personen, dass es – verglichen zur Vorher-Situation mit Fussgängerstreifen – einfacher und praktischer ist, die Strasse dank Mehrzweckstreifen zu queren. Nach anfänglicher Nutzungsunsicherheit ist es heute aus Sicht der Befragten ein Vorteil, dass die Strasse überall gequert werden kann. Allerdings verlangt es seitens aller Verkehrsteilnehmer*innen eine höhere Wachsamkeit/ Aufmerksamkeit. Als negative Veränderungen wurde von den Befragten genannt, dass es unübersichtlicher ist, wenn man mit dem Auto unterwegs ist und es nicht immer klar ist, wer Vortritt hat. Eine über 80-jährige Person teilte zudem mit, dass es für sie etwas schwierig ist, die Strasse zu queren, da sie mehr Zeit benötigt als andere Fussgänger*innen.

Bei der Frage**, wie der Mehrzweckstreifen aus Sicht der Nutzer*innen funktioniert**, vergaben über 50 Prozent der Befragten die Noten 5 und 6. Davon haben 10 Prozent die Note 6 vergeben und 43 Prozent die Note 5. 20 Prozent der Befragten bewerten diesen mit der Note 4. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten vergaben die Noten 2 oder 3. Keine*r der Befragten vergab die Note 1.

Eine weitere Frage war, **wie sich die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer*innen mit der Einführung des temporären Mehrzweckstreifens verändert hat.** Die Mehrheit der Fussgänger*innen schätzt die Möglichkeiten und den gewonnenen Raum, um die Strasse zu überqueren. Bei einzelnen Fussgänger*innen hat sich das Sicherheitsgefühl verschlechtert, sie fühlen sich beim Überqueren weniger sicher als vorher. Aus Sicht der Autofahrer*innen besteht eine gewisse Unsicherheit und sie sind in ihrer Aufmerksamkeit stärker gefordert. In der Wahrnehmung der Fussgänger*innen fahren die Fahrzeuge vorsichtiger und langsamer. Velofahrer*innen haben mit dem Mehrzweckstreifen mehr Raum erhalten. Aus Sicht der anderen Verkehrsteilnehmer*innen braucht es von den Velofahrer*innen mehr Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme. Grundsätzlich wird die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer*innen positiv eingeschätzt. Sie hat sich mit der Einführung des temporären Mehrzweckstreifens tendenziell verbessert. Die Temporeduzierung wird ebenfalls positiv erwähnt. Es braucht jedoch mehr Information und Aufmerksamkeit von allen.

Abschliessend wurde gefragt, **ob es begrüsst würde, wenn der temporäre Mehrzweckstreifen nach Abschluss der Testphase bestehen bleibt.** Eine Mehrheit von 80 Prozent der befragten Personen begrüsst es, wenn der temporäre Mehrzweckstreifen nach Abschuss des Pilotprojekts bestehen bleibt. Als Anliegen – und teilweise auch Voraussetzung – wurde häufig genannt, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen besser informiert werden sollten. Autofahrer*innen und Kinder werden dabei als spezielle Zielgruppen hervorgehoben.

4.2.1.2 Beobachtungen

Im Juni und Juli 2022 wurden Beobachtungen an drei verschiedenen Wochentagen zu unterschiedlichen Tageszeiten während jeweils zwei Stunden vorgenommen. Auch hier wurde darauf geachtet, dass die Querungen des temporären Mehrzweckstreifens Nordbrücke zu Stosszeiten morgens und abends sowie an einem Samstagvormittag, während dem der Markt auf dem Röschibachplatz stattfindet und die Menschen ihre Einkäufe tätigen, beobachtet werden konnte. Insgesamt wurden 1280 Personen in den drei Beobachtungseinheiten von je 2 Stunden beobachtet, wie sie den temporären Mehrzweckstreifen Nordbrücke an unterschiedlichen Orten überquerten. Bei den beobachteten Personen handelte es sich zu 70 Prozent um Erwachsene, 15 Prozent Senior*innen, 6 Prozent Jugendliche und 9 Prozent Kinder.
Ein besonderes Augenmerk bei den Beobachtungen galt dem am häufigsten gequerten Abschnitt auf der Höhe Röschibachstrasse/Nordstrasse/Scheffelstrasse. Es interessierte das Tiefbauamt, ob Unterschiede bei der Querung des temporären

Mehrzweckstreifens mit und ohne Insel bei vulnerablen Nutzer*innen erkennbar sind. Zu vulnerablen Nutzer*innen gehören beispielsweise Personen mit Kinderwagen, (Klein-) Kinder oder Personen mit Gehilfe. Auffallend war, dass es keine signifikanten Unterschiede in der Nutzung gab, sowohl die baulich ausgebildeten «sicheren» Schutzinseln als auch Abschnitte ohne bauliche Sicherung wurden gut genutzt. Dies gilt auch für Nutzer*innen mit Kinderwagen, die beide Möglichkeiten gleich oft nutzten. Rollstuhlfahrer*innen überquerten lieber einen Bereich neben der Schutzinsel, so müssen keine baulich ausgebildeten taktilen Absätze überquert werden.

4.2.2 Weitere Rückmeldungen via Telefon oder E-Mail

Unmittelbar nach Umsetzung des temporären Mehrzweckstreifens wurde das Entfernen der bestehenden Fussgängerstreifen von vielen Personen als Verschlechterung für Fussgänger*innen gesehen, da ohne Fussgängerstreifen das Recht auf Vortritt entfällt. Dies wurde als Verschlechterung der subjektiven Sicherheit aufgefasst. Einige Verkehrsteilnehmer*innen wussten zudem nicht, wer Vortritt hat oder verstanden den Sinn und Zweck eines Mehrzweckstreifens nicht. Gerade zu Beginn wurde zudem moniert, dass die Fahrzeuge zu schnell fahren würden.

Die Markierung der Seitenstreifen wurde bezüglich Fahrkomfort für Velofahrer*innen als störend empfunden. Durch die Unterbrüche der Farbaufträge entstehe ein Holpern, so die Rückmeldungen.

Gemäss der Rückmeldung einer Orientierungs- und Mobilitätslehrerin werde das freie Überqueren in 30er-Zonen von Menschen mit Sehbeeinträchtigung grundsätzlich als anstrengender empfunden, da die Situation weniger eindeutig ist als bei Fussgängerstreifen. Für sehbeeinträchtige Personen könnten die markierten Flächen der temporären Umsetzung auf der Fahrbahn zudem irritierend wirken. Je nach Lichtverhältnissen sei der Trottoirrand schwieriger zu erkennen oder der Mehrzweckstreifen in der Mitte für den Zwischenstopp sei nicht klar erkennbar. Für eine dauerhafte Umsetzung des Mehrzweckstreifens müsse eine eindeutige Materialisierung der Fläche des Mehrzweckstreifens auf der Fahrbahn gefunden werden.

Im Laufe der Zeit wurden die Rückmeldungen spärlicher und positives Feedback häufte sich. Etwa wurde positiv bemerkt, dass sich das Miteinander verbessert habe und Autofahrer*innen langsamer fahren würden, was gerade für Kinder und ältere Personen gut sei.

Mehrere Anwohner*innen lobten zudem die erhöhte Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmenden. Zudem sei das Quartierzentrum belebter und alle Verkehrsteilnehmer*innen würden sich auf Augenhöhe begegnen.

5 Erkenntnisse und Empfehlungen

5.1 Erkenntnisse aus der Evaluation

Fussverkehr

- Die Nacherhebungen haben gezeigt, dass der Mehrzweckstreifen mit der Zeit häufiger zum flächigen Queren genutzt wurde. Daraus lässt sich schliessen, dass sich die Fussgänger*innen das neue Regime aneigneten und die vielfältigen Querungsmöglichkeiten und kürzeren Wege zunehmend nutzten.
- In der Zeit nach der Umsetzung wurde der Mehrzweckstreifen vor allem bei der Kreuzung Scheffelstrasse/Röschibachplatz intensiv genutzt. Später konnte beobachtet werden, dass sich das Verhalten der Fussgänger*innen auch östlich im Bereich der Bushaltestellen verändert hat: Insbesondere im Bereich des Rötelsteigs wurde bei der zweiten Nacherhebung häufiger ausserhalb der Schutzinseln gequert als bei der ersten Nacherhebung.
- Ungefähr die Hälfte allen Nutzer*innen querte die Strasse ausserhalb der baulich gesicherten Schutzinseln. Der Grossteil der Fussgänger*innen (etwa drei Viertel) können die Strasse – auch in den Stosszeiten – direkt queren, ohne anhalten zu müssen.
- Die in beide Fahrtrichtungen nicht mehr überholbare Bushaltestelle «Bahnhof Wipkingen» stellt einen Sicherheitsgewinn für Fussgänger*innen dar.
- Es konnte beobachtet werden, dass durch die Umsetzung der Massnahmen der Fuss- und Veloverkehr von der erhöhten Aufmerksamkeit der Autofahrer*innen und der Möglichkeit profitierte, in der Mitte des Mehrzweckstreifens im markierten Bereich halten zu können.
- Während der Sanierung des Schulhaues Nordstrasse in der Zeit von 2022 bis 2024 werden die Übergänge mit am Mehrzweckstreifen Höhe Scheffelstrasse und Lägernstrasse temporär als Schulwegübergang genutzt. Die Schulinstruktion der Stadtpolizei Zürich hat die Querungen am Mehrzweckstreifen für die Schulkinder geprüft. Während des Umbaus des Schulhauses Nordstrasse bleibt diese Schulwegempfehlung temporär bestehen. Nach Beendigung der Renovation wird seitens der Schulinstruktion der Übergang mit der Lichtsignalanlage auf der Höhe des Schulhauses Nordstrasse für die Querung empfohlen. (Querung des Mehrzweckstreifens ist für die Kinder des Schulhauses Nordstrasse nicht mehr nötig.) Zur Ergänzung des Angebots wird der provisorische Fussgängerstreifen auf der Höhe Zeunersteig (Nordstrasse 227) dauerhaft belassen. Dieser Übergang ist zusätzlich als Schulwegquerung festgelegt. So stehen den Schulkindern für die Zeit der Schulhausanierung an verschiedenen Orten unterschiedliche Möglichkeiten zur Verfügung, die Nordstrasse sicher zu überqueren.
- Für die allermeisten Schulkinder die Querung der Strasse mit Mehrzweckstreifen problemlos zu bewältigen. Wichtig bleibt die Schulung im Rahmen des jährlichen Verkehrsunterrichts, der in den ersten Klasse und im Kindergarten durch die Stadtpolizei Zürich durchgeführt wird.

- Für Menschen mit Sehbeeinträchtigung ist das freie Überqueren in 30er-Zonen grundsätzlich machbar, wird aber als anstrengender empfunden, da die Situation weniger eindeutig ist als mit Fussgängerstreifen.

Veloverkehr

- Durch den Mehrzweckstreifen wird die Querung der Velovorzugsroute an der Kreuzung Röschibachplatz/Scheffelstrasse verbessert. Er bietet eine komfortable Möglichkeit zum Anhalten in der Strassenmitte und erhöht so die Verkehrssicherheit für Velofahrer*innen.
- Velofahrer*innen können den seitlich markierten Streifen nutzen, um an stehenden Fahrzeugen vorbeizufahren.
- Der Mehrzweckstreifen kann als Aufstellfläche genutzt werden, um links abzubiegen, z. B. Richtung Rousseaustrasse oder Röschibachplatz.
- Des Weiteren wechseln ausgehend von der Nordbrücke deutlich weniger Velos frühzeitig (vor der Schutzinsel) auf die Gegenspur, um so auf den Röschibachplatz abzubiegen (bis zu 75 Prozent weniger im Vergleich zur Vorerhebung). So sinkt die Wahrscheinlichkeit für die Entstehung gefährlicher Situationen markant.
- Die Velofahrer*innen profitiert insgesamt von dem relativ flexibel nutzbaren Strassenraum und der erhöhten Koexistenz (geringe Geschwindigkeiten, höhere Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer*innen). Der Mittelstreifen wurde auch zum Überholen stehender Fahrzeuge genutzt.

ÖV

- Bei der Reisezeit für den ÖV zeigten sich bei den Nacherhebungen gewisse Abweichungen. Während in einzelnen Relationen leichte Fahrzeitgewinne zu verzeichnen waren, sind zum Teil auch längere Fahrzeiten zu verzeichnen; gestiegen ist dabei insbesondere die Streuung der Fahrzeiten.
- Der ÖV kann von der Aufhebung der Überholbarkeit an der Haltestelle Richtung Westen profitieren, so zeigte sich bei der Linie 33 eine Reduktion der Reisezeit. Der Bus wurde an der Haltestelle zum Pulk-Führer, was ursächlich für die Reduzierung der Verlustzeiten in Zufahrt zur Rosengartenstrasse sein kann.
- Zudem dürfte auch die Baustelle an der Höngger-/Limmattalstrasse einen Einfluss auf den Verkehr auf der Nordbrücke haben, etwa in Form zusätzlicher Busse auf der Linie 46. Die nicht-überholbare Ausgestaltung der beiden Haltestellen wird aufgrund der bisherigen Erkenntnisse als unproblematisch beurteilt. Durch das Unterbinden der Überholmöglichkeit eines stehenden Busses an der Haltestelle durch den MIV resultiert ein wesentlicher Sicherheitsgewinn in Bezug auf die querenden Fussgänger*innen im Bereich der Nordbrücke, die unmittelbar vor dem stehenden Bus die Strasse queren möchten.
- Die VBZ weisen darauf hin, dass es infolge der Nicht-Überholbarkeit stadteinwärts zu Situationen kommen kann, in der ein nachfolgender Bus aufgrund der Belegung der Haltestelle durch einen vorausfahrenden Bus und

dahinter wartende Fahrzeuge nicht in die Haltestelle einfahren kann. Dies kann zu Fahrzeitverlängerungen führen.

MIV

- Insgesamt hat das veränderte Verhalten der Fussgänger*innen und Velofahr*innen sowie die nicht überholbare(n) Bushaltestelle(n) einen Einfluss auf den MIV, der den Perimeter langsamer durchquerte. Der MIV musste vermehrt stoppen. Dies wiederum führte in beide Richtungen zu einer höheren Reisezeit und so insgesamt zu geringeren Geschwindigkeiten des MIV.
- Die Rückstauanalyse hat gezeigt, dass sich zu Stosszeiten Fahrzeuge aufgrund der Kaphaltestellen und querender Personen zwar zurückstauen, der Stau sich aber in der Regel innert weniger Minuten wieder abbaut. Zu keinem Zeitpunkt konnte ein Rückstau bis in die Rosengartenstrasse festgestellt werden. Das auftretende Stauaufkommen ist aus städtischer Sicht vertretbar.
- Die geringen Wartezeiten des Fussverkehrs und die Beobachtungen deuten darauf hin, dass die Anhaltebereitschaft der Autofahrer*innen grundsätzlich gross ist, obwohl sie Vortritt vor dem Fussverkehr haben.

Rückmeldungen aus dem Quartier, Kommunikation

- Die Einführung des Mehrzweckstreifens mit flächigem Queren ist insofern eine Herausforderung für die Fussgänger*innen, da das Regime in Zürich relativ neu und noch unbekannt ist. Die Verkehrsteilnehmer*innen mussten sich an die neue Situation gewöhnen und den Umgang lernen. Von einigen Nutzer*innen wurde das Regime zu Beginn als ungewohnt und gewöhnungsbedürftig beurteilt.
- Ohne Fussgängerstreifen entfällt das Recht auf Vortritt beim Strassenübergang. Dies führte bei einigen Personen zu einer Verschlechterung des Sicherheitsgefühls und wurde als unklar empfunden.
- Die Nutzung des Mehrzweckstreifens erfordert ein aktives Verhalten der Fussgänger*innen. Grössere Kinder können sich z. B. gut bemerkbar machen und die Fahrbahn queren. Für kleinere Kinder kann es anspruchsvoller sein. Sie müssen manchmal länger warten und aktiv auf sich aufmerksam machen.
- Eine Mehrheit der Fussgänger*innen schätzt die Möglichkeit, die Strasse dort zu überqueren, wo sie möchte.
- Mehrfach positiv erwähnt wurde das rücksichtsvollere Miteinander und die grössere Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer*innen.
- Es wird weiterhin wichtig sein, alle Verkehrsteilnehmer*innen gut zu informieren.

5.2 Empfehlungen

5.2.1 Potenzial für das Quartierzentrum

Das Quartierzentrum Nordbrücke zeichnet sich durch eine hohe Konzentration von verschiedenen Nutzungen und Funktionen aus. Der Fussgängerbereich ist geprägt durch Einzelhandel, dem neu gestalteten Röschibachplatz und angrenzender Wohnnutzung. Mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs Wipkingen und den neuen Zugängen von der Nordbrücke zu den SBB-Perrons entsteht eine attraktive Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs. Die direkten Zugänge von der Bushaltestelle zum Bahnhof verbessern die Umsteigequalität. Das Potenzial als Quartierzentrum wird damit weiter ausgebaut. Die Kreuzung Nordstrasse/ Scheffelstrasse/Röschibachstrasse bildet zudem einen wichtigen Verkehrsknoten für den Fuss- und Veloverkehr.

Um das Ziel den öffentlichen Raum Nordbrücke/Nordstrasse im Quartierzentrum zu stärken (siehe Kap 2. Ausgangslage), erscheint ein Mehrzweckstreifen und flächiges Queren aufgrund der vielen Verkehrsteilnehmer*innen und des stark frequentierten Orts zielführend. Mit einer Umgestaltung und der baulichen Umsetzung eines Mehrzweckstreifens im Quartierzentrum Nordbrücke entsteht ein verkehrliches und stadträumliches Potenzial mit folgenden Aspekten:

- Schmalerer Fahrbahnquerschnitt, dadurch Förderung von geringeren Geschwindigkeiten.
- Dadurch deutlich breitere Seitenbereiche/Trottoirs, Stärkung der Erdgeschoss-Nutzungen, Fussgängerströme, Aufenthalt, attraktive Wartebereiche und Zugänge zum ÖV.
- Engstelle des Trottoirs bei Restaurant Nordbrücke kann behoben werden.
- Beide Bushaltestellen sind nicht überholbar, dadurch zusätzlicher Sicherheitsgewinn für den Fussverkehr (vorher beide überholbar).
- Flächiges Queren wird mit den neuen Zugängen zu den SBB-Perrons und den Aufgängen auf die Nordbrücke in Zukunft ein grösseres Bedürfnis.
- Sichere Nutzung in Längs- und Querrichtung sowie beim Abbiegen für Velofahrer*innen.

In anderen Schweizer Städten wurden Mehrzweckstreifen mit Erfolg eingeführt und haben sich an verschiedenen Orten bewährt. Beispiele sind unter anderem Thun und Köniz. Damit sich das Prinzip des flächigen Querens und Koexistenz besser etablieren kann, ist es sinnvoll dies langfristig an Orten mit den ähnlichen Funktionen, Quartierzentren, einzusetzen.

5.2.2 Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Aufgrund der Erkenntnisse der Evaluation wird empfohlen, den temporären Mehrzweckstreifen bis zur geplanten Neugestaltung des Strassenraums ab 2025 bestehen zu lassen. Der temporäre Mehrzweckstreifen hat sich bewährt und die Fussgänger*innen haben sich an das Prinzip des flächigen Querens mehrheitlich gewöhnt. Zusätzlich können weitere Erkenntnisse und Erfahrungswerte gesammelt und nach Möglichkeit in der Planung für die Neugestaltung des Strassenraums berücksichtigt werden.

Die mittels Betonsperre nicht überholbare Bushaltestelle stadteinwärts wird zum jetzigen Zeitpunkt als unproblematisch für den motorisierten Verkehr und ÖV beurteilt und soll bis auf Weiteres bestehen bleiben. Durch das Unterbinden der Überholmöglichkeit eines stehenden Busses in der Haltestelle durch den MIV resultiert ein wesentlicher Sicherheitsgewinn in Bezug auf die querenden Fussgänger*innen im Bereich der Nordbrücke. Bei Bedarf wird eine Neubeurteilung vorgenommen.

5.2.3 Empfehlungen für das Bauprojekt zur Neugestaltung des Strassenraums im Quartierzentrum

- Wenn 2025 die neuen Zugänge zu den SBB-Perrons in Betrieb gehen werden, ist mit zusätzlichen direkten Querungsbedürfnissen von Fussgänger*innen zu rechnen. Es wird der direkte Weg zur gegenüberliegenden Bushaltestelle gesucht werden oder von dort der direkte Weg zum Bahnhof Wipkingen.
- Daher wird Tempo 30 in Kombination mit einer breit ausgelegten Mittelzone und unterbundener Überholmöglichkeit der stehenden Busse für das freie und sichere Queren als zielführend betrachtet.
- Die gesicherten Übergänge mit Schutzinseln für Fussgänger*innen sind beizubehalten, müssen aber für mobilitätseingeschränkte Personen sicher, taktil erkennbar und hindernisfrei ausgestaltet werden.
- Für sehbeeinträchtige Personen muss für eine eindeutige Erkennbarkeit eine geeignete Materialisierung des Mehrzweckstreifens auf der Fahrbahn gefunden werden.
- Bei einer Neugestaltung des Strassenraums ist zu beachten, dass Gestaltung und Möblierung der Seitenbereiche die direkten Wegeverbindungen ermöglichen. Eine Anordnung und Aneinanderreihung von Elementen entlang der Fahrbahnränder ist zu vermeiden. Z. B. können Baumrabatten oder Veloabstellplätze das Queren der Strasse erschweren oder die Sichtbarkeit von Personen am Strassenrand beeinträchtigen.
- In der bestehenden temporären Situation ist die Querung im Bereich der Schutzinsel Höhe Rousseaustrasse nicht ideal. Zum einen ist die Querungsdistanz sehr gross, zum anderen erschwert der grosse Kurvenradius und die Aufweitung in die Rousseaustrasse die Sicht auf den Strassenraum an der Querungsstelle mit Schutzinsel. Hier sind bei der Neugestaltung geeignete Voraussetzungen zu schaffen, die eine sichere Querung ermöglichen.
- Beide Bushaltestellen sollen als Kaphaltestellen ausgebildet werden. Damit wird die Sicherheit der querenden Fussgänger*innen, die aus dem Bus steigen, um

anschliessend die Strasse zu überqueren, deutlich erhöht. Die Kaphaltestellen müssen baulich so ausgeführt werden, dass nachfolgende Fahrzeuge nicht an einen stehenden Bus vorbeifahren können.

- Der Übergang zum Abschnitt mit Mehrzweckstreifen und dem flächigen Queren muss baulich und/oder gestalterisch besser erkennbar gemacht werden.

6 Anhang

Bericht «Wirkungskontrolle Mehrzweckstreifen Nordbrücke als temporäre Massnahme – erste Nacherhebung», Mai 2022

Bericht «Wirkungskontrolle Mehrzweckstreifen Nordbrücke als temporäre Massnahme – zweite Nacherhebung», Januar 2023

Stimmungsbild der Quartierbewohner*innen «Befragungen und Beobachtungen», Büro für Sozialraum & Stadtleben, Dezember 2022

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