

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 5. September 2018

**733.**

### **Schriftliche Anfrage von Guido Hüni und Andreas Kirstein betreffend Realisierung von Begegnungszonen, aktueller Planungsstand und städtische Strategie zur Erstellung von Begegnungszonen sowie Richtlinien und Spielräume zur Gestaltung der Zonen**

Am 6. Juni 2018 reichten Gemeinderäte Guido Hüni (GLP) und Andreas Kirstein (AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2018/217, ein:

Begegnungszonen sind wirksame und durch viele Arbeiten bestätigte Instrumente zur Verbesserung der sozialen Kontakte unter den Bewohnern bzw. Bewohnerinnen und Kindern in den städtischen Quartieren und damit auch zur kleinräumigen Aufwertung der Quartiere in verschiedenster Hinsicht. Einige solcher Begegnungszonen wurden in den letzten Jahren realisiert. Eine gesamtstädtische Strategie zum Bau weiterer Begegnungszonen ist jedoch nicht ersichtlich und auch nicht bekannt.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Stadtrat eine Strategie zur Erstellung von Begegnungszonen auf dem Gebiet der Stadt Zürich oder eventuell nur in einzelnen Quartieren entwickelt? Wir bitten gegebenenfalls um Beilage der entsprechenden Dokumente.
2. Wo, wann und wie viele Begegnungszonen wurden seit der Erstellung der ersten Begegnungszone bis Ende 2017 erstellt? Sind aktuell weitere Begegnungszonen in Planung oder bereits in Ausführung?
3. Erachtet der Stadtrat die Stadelhoferstrasse als ein Beispiel für eine geglückte Umsetzung einer Begegnungszone? Falls ja warum und falls nein, welche Erkenntnisse daraus sollen bei der Umsetzung zukünftiger Begegnungszonen berücksichtigt werden?
4. Welche in Planung befindlichen oder zur Realisierung vorbereiteten Strassen bzw. Strassenabschnitte und grossen oder kleinen Plätze kommen aus Sicht des Stadtrats zur Einrichtung von Begegnungszonen in Frage?
5. In der Antwort auf eine frühere schriftliche Anfrage führte der Stadtrat aus, dass die Einrichtung von Begegnungszonen von der Dienstabteilung Verkehr und vom Tiefbauamt beurteilt werde und dass der Fokus in der Stadt Zürich auf dem Einrichten von Begegnungszonen in Wohnbereichen liege: Wie viele Begegnungszonen hat der Stadtrat in eigener Initiative sowie auf Initiative der Anwohnenden hin in den letzten fünf Jahren errichtet? Bitte um separate Aufführung.
6. Wie können in Begegnungszonen möglicherweise entstehende Konflikte durch passierende oder kreuzende Velorouten verhindert oder gelöst werden?
7. Welche allgemeinen Richtlinien oder Normalien sind die Grundlagen zur Gestaltung von Begegnungszonen? Sind diese auch für die Stadt Zürich verbindlich? In welchem Umfang besteht allenfalls ein Spielraum zur Gestaltung, und gibt es spezifische städtische Papiere und weitere Überlegungen dazu?

Wir bitten den Stadtrat, die Antworten zu den Fragen 2, 3 und 4 in einem Stadtplan auszuweisen.

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Menschen, die in einer Begegnungszone unterwegs sind, teilen sich den Raum. Dieser ist gleichzeitig Aufenthaltsort und Verkehrsfläche. Die eidgenössische Signalisationsverordnung (SSV) beschreibt den Einsatz und die Regeln für die Einführung solcher Zonen. Das Signal «Begegnungszonen» kennzeichnet Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Personen, die fahrzeugähnliche Geräte benutzen, die ganze Verkehrsfläche in Anspruch nehmen dürfen. Sie sind vortrittsberechtigt gegenüber Personen, die ein Fahrzeug lenken, dürfen diese jedoch nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Begegnungszonen sind seit dem 1. Januar 2002 zugelassen.

Für das Einrichten von Begegnungszonen ist in der Stadt Zürich die Arbeitsgruppe Temporegimes zuständig. Sie wird von der Dienstabteilung Verkehr (DAV) geleitet und setzt sich aus Vertretungen der DAV, des Tiefbauamts (TAZ), der Verkehrsbetriebe (VBZ) und des Umwelt- und Gesundheitsschutzes (UGZ) zusammen.

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

**Zu Frage 1** («Hat der Stadtrat eine Strategie zur Erstellung von Begegnungszonen auf dem Gebiet der Stadt Zürich oder eventuell nur in einzelnen Quartieren entwickelt? Wir bitten gegebenenfalls um Beilage der entsprechenden Dokumente.»):

Eine ausformulierte Strategie existiert nicht.

Grundsätzlich werden zwei Bereiche für den Einsatz von Begegnungszonen unterschieden: Wohngebiete oder Geschäftsbereiche. In Wohngebieten stellen Begegnungszonen eine Aufwertungsmassnahme dar, indem zusätzliche Flächen für Begegnung und Spiel geschaffen werden. In Geschäftsbereichen sollen das Queren der Fahrbahn erleichtert, die Aufenthaltsqualität erhöht und insgesamt das Geschäftsumfeld aufgewertet werden. Begegnungszonen tragen nicht nur zur Aufenthaltsqualität bei, sondern leisten infolge der geringen Geschwindigkeiten auch einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Bei der Oberflächengestaltung von Begegnungszonen ist den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen nach Orientierung Rechnung zu tragen. Entsprechend wird für jede Begegnungszone nach situativen Lösungen gesucht, die im Einklang stehen mit dem Grundgedanken einer Begegnungszone, nämlich des durch alle Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzten Verkehrsraums («shared space»).

Das Einrichten einer Begegnungszone wird meist von Anwohnerinnen und Anwohnern gewünscht und ausgelöst. Begegnungszonen können jedoch auch durch die Verwaltung ausgelöst werden. Der Fokus in der Stadt Zürich lag bisher auf Begegnungszonen in Wohngebieten. Zukünftig sollen vermehrt auch in Geschäftsbereichen, d. h. in der Innenstadt und in Quartierzentren, Begegnungszonen eingerichtet werden.

Hinsichtlich Lage und Ausdehnung werden vom Gesetzgeber kaum Vorgaben gemacht, jedoch sind Begegnungszonen nur auf Nebenstrassen zulässig. Damit Begegnungszonen funktionieren, sind je nach Lage (Wohngebiet, Geschäftsbereich) entsprechende Bebauungs- und Nutzungsstrukturen Voraussetzung, so dass der Strassenraum von den Fussgängerinnen und Fussgängern in Anspruch genommen werden kann. Zudem muss auch durch die Gestaltung des Strassenraums ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden unterstützt werden.

Diese Grundsätze gelten für die ganze Stadt.

**Zu Frage 2** («Wo, wann und wie viele Begegnungszonen wurden seit der Erstellung der ersten Begegnungszone bis Ende 2017 erstellt? Sind aktuell weitere Begegnungszonen in Planung oder bereits in Ausführung?»):

Bis Ende 2017 wurden auf Stadtgebiet 107 Begegnungszonen (einschliesslich ehemaliger Wohnstrassen) umgesetzt. Pro Jahr kommen rund fünf bis zehn neue Begegnungszonen hinzu, die meistens aufgrund von Initiativen aus der Bevölkerung (i. d. R. Anwohnerinnen und Anwohner, Genossenschaften oder private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer). Vergleiche dazu auch die Antwort zu Frage 5.

**Zu Frage 3** («Erachtet der Stadtrat die Stadelhoferstrasse als ein Beispiel für eine geglückte Umsetzung einer Begegnungszone? Falls ja warum und falls nein, welche Erkenntnisse daraus sollen bei der Umsetzung zukünftiger Begegnungszonen berücksichtigt werden?»):

Die Stadelhoferstrasse ist kein klassisches Beispiel einer Begegnungszone. Die Kombination von Begegnungszone mit Fahr- und Halteverbot ist eine Sonderlösung, wie sie sonst in der Stadt nicht vorkommt. Darum können nur begrenzt Rückschlüsse auf andere Begegnungszonen gezogen werden.

Die durchgehende Niveaugleichheit von Fassade zu Fassade, verknüpft mit hohem Fussverkehrsaufkommen, führt zu einer flächigen Nutzung des Strassenraums und zu einem tiefen Geschwindigkeitsniveau. Das Queren ist auf der ganzen Länge möglich.

An dieser Örtlichkeit mit den vielseitigen Nutzungen und den begrenzten Platzverhältnissen funktioniert dieses Regime im Sinne der Koexistenz und der gegenseitigen Rücksichtnahme gut. Dies zeigt sich auch in der Unfallauswertung: In der Begegnungszone Stadelhoferstrasse sind keine Unfälle zu verzeichnen. Erschwert wird die Funktionsfähigkeit durch die hohe Anzahl Liefervorgänge, insbesondere in der Morgenspitze. Zudem hat eine 2017 durchgeführte Erhebung gezeigt, dass die Güterumschlagsflächen häufig nicht bestimmungsgemäss genutzt werden; statt dem Güterumschlag dienen sie der Parkierung.

**Zu Frage 4 («Welche in Planung befindlichen oder zur Realisierung vorbereiteten Strassen bzw. Strassenabschnitte und grossen oder kleinen Plätze kommen aus Sicht des Stadtrats zur Einrichtung von Begegnungszonen in Frage?»):**

An folgenden Strassen und Plätzen ist die Einrichtung einer Begegnungszone vorgesehen oder denkbar: Europaallee (nach Abschluss der Hochbauten), Teile der Löwenstrasse, Teilabschnitt der Sihlstrasse (Höhe St. Annagasse, im Zusammenhang mit dem Projekt Gegenverkehr Uraniastrasse), Bahnhofplatz Nord (Bereich Zollstrasse–Radgasse), Molkenstrasse, Teilabschnitt der Hohlstrasse (Kanonengasse–Langstrasse), Hallwylplatz, Teilabschnitt Rainstrasse (Werner- bis Butzenstrasse), Teilabschnitt Bolleystrasse, Brüderhofweg.

**Zu Frage 5 («In der Antwort auf eine frühere schriftliche Anfrage führte der Stadtrat aus, dass die Einrichtung von Begegnungszonen von der Dienstabteilung Verkehr und vom Tiefbauamt beurteilt werde und dass der Fokus in der Stadt Zürich auf dem Einrichten von Begegnungszonen in Wohnbereichen liege: Wie viele Begegnungszonen hat der Stadtrat in eigener Initiative sowie auf Initiative der Anwohnenden hin in den letzten fünf Jahren errichtet? Bitte um separate Aufführung.»):**

Zwischen 2013 und 2017 wurden in der Stadt Zürich 32 neue Begegnungszonen signalisiert. Davon entstanden sind aufgrund verwaltungsinterner Initiativen (z. B. im Rahmen der Aufwertung von Quartierzentren): Bocklerstrasse, Josefstrasse, Schwamendingerplatz, Gessnerallee, Lintheschergasse, Pelikanstrasse und Stettbachweg. 2018 kommt diesbezüglich noch die Begegnungszone Höhenring / Seebacherplatz hinzu.

**Zu Frage 6 («Wie können in Begegnungszonen möglicherweise entstehende Konflikte durch passierende oder kreuzende Velorouten verhindert oder gelöst werden?»):**

In Begegnungszonen gelten folgende Verkehrsregeln: Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger, ganze Fläche Mischverkehr, keine unnötige Behinderung der Fahrzeuge, Tempo 20. Konflikte sind vor diesem Hintergrund dann denkbar, wenn es an gegenseitiger Rücksichtnahme fehlt. Gerade in Begegnungszonen stellt dies eine Grundvoraussetzung dar, damit das Prinzip der Koexistenz funktioniert. Bezogen auf den Veloverkehr oder auf durch Begegnungszonen führende Velorouten heisst dies, dass auch der Veloverkehr dort keine freie Fahrt hat, sondern den Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger beachten und seine Geschwindigkeit entsprechend reduzieren muss. Unter dieser Voraussetzung erachtet der Stadtrat die Überlagerung von Velorouten und Begegnungszonen auf gewissen Abschnitten als vertretbar.

**Zu Frage 7 («Welche allgemeinen Richtlinien oder Normalien sind die Grundlagen zur Gestaltung von Begegnungszonen? Sind diese auch für die Stadt Zürich verbindlich? In welchem Umfang besteht allenfalls ein Spielraum zur Gestaltung, und gibt es spezifische städtische Papiere und weitere Überlegungen dazu?»):**

Für die Realisierung von Strassenbauprojekten gelten in der Stadt Zürich die im Rahmen der Strategie Stadträume Zürich formulierten Umsetzungsstandards für Strassen und Wege, die auf dem in derselben Strategie verankerten Bedeutungsplan basieren ([https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards\\_stadtraeume\\_zuerich/raumtypen/strassen\\_wege.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/standards_stadtraeume_zuerich/raumtypen/strassen_wege.html)). Für Begegnungszonen gibt es keine allgemeingültigen Umsetzungsrichtlinien, da jede Begegnungszone situativ analysiert und den örtlichen Gegebenheiten entsprechend geplant werden muss. Dazu gibt es stadintern eine Sammlung von Best-Practice-Beispielen, die laufend ergänzt wird. Weitere wichtige Grundlagen zur Planung und Umsetzung von Begegnungszonen sind: Der Flyer «Begegnungszonen» der DAV, das Merkblatt 2017/01

der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) «Begegnungszonen», die Sammlung der Begegnungszonen in der Schweiz von Fussverkehr Schweiz [www.begegnungszonen.ch](http://www.begegnungszonen.ch), die Fachbroschüre «Begegnungszonen» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) aus dem Jahr 2013.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**