



Beschluss des Stadtrats

vom 1. März 2023

GR Nr. 2022/600

Nr. 425/2023

Schriftliche Anfrage von Ivo Bieri und Angelica Eichenberger betreffend Verkehrssituation an der Kreuzung Seefeld-/Ida-Bindschedler-Strasse, Situation betreffend Verkehrsunfällen, Beurteilung der Verkehrssicherheit und des Handlungsbedarfs sowie Gewährleistung der Erschliessung des hinteren Teils der Seefeldstrasse

Am 23. November 2022 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Ivo Bieri und Angelica Eichenberger (beide SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2022/600, ein:

An der Kreuzung Seefeld- / Ida-Bindschedler-Strasse kommt es durch den Bahnübergang sowie den Rechtsvortritt des Öfteren zu brenzligen Situationen. Viele Autofahrende auf der Ida-Bindschedler-Strasse wähen sich von der Bellerivestrasse herkommend noch immer auf der Hauptstrasse und übersehen den Rechtsvortritt an der Kreuzung. Ebenfalls ist die Sicht auf die Seefeldstrasse hinter dem Bahnübergang eingeschränkt. Im Rahmen des geplanten zweiten Riesbachtunnels ist ein Ausbau der Bahnstrecke zur Doppelspur sowie des Zugtaktes vorgesehen. Es ist somit mit einer häufigeren Sperrung des Durchganges an der Seefeldstrasse durch die Schranken zu rechnen.

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

1. Wie häufig kommt es an dieser Kreuzung zu Verkehrsunfällen? Wie viele davon sind auf einen nicht gewährten Rechtsvortritt zurückzuführen? Welche Verkehrsteilnehmer:innen waren darin verwickelt? (Liste mit den Ereignissen und involvierten Verkehrsteilnehmer:innen erwünscht).
2. Wie schätzt der Stadtrat die Situation an dieser Kreuzung im Allgemeinen punkto Verkehrssicherheit und Kapazität ein?
3. Erachtet der Stadtrat die Signalisation an dieser Kreuzung als genügend? Wenn ja, weshalb? Wenn nein, wo sieht er Verbesserungspotential?
4. Wurden in Vergangenheit bereits andere Konzepte für diese Stelle geprüft (Verkehrsführung und/oder andere Ausgestaltung)? Wenn ja, was für welche?
5. Gibt es aktuelle Verkehrszählungen für diesen Bereich? Wie sehen die Verkehrsströme aus?
6. Für wie viele Haushalte und Gewerbetreibende ist diese Kreuzung der «Hauptzugang» (ohne dass z.B. auf die Dufour- oder Zollikerstrasse ausgewichen wird)?
7. Sieht der Stadtrat durch die (geplante) häufigere Sperrung der Strasse durch die Schranken zukünftig die Notwendigkeit einer Anpassung der Kreuzung? Wenn nein, weshalb?
8. Sind hier bereits Projekte geplant? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wenn nicht, wann kann mit einer Planung gerechnet werden?
9. Wird die Erschliessung des hinteren Teils der Seefeldstrasse dennoch in ausreichendem Masse gewährleistet sein? Wie plant der Stadtrat zu reagieren, wenn die Erschliessung nicht gewährleistet ist?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Kreuzung Seefeld-/Ida-Bindschedler-Strasse weist eine besondere Verkehrssituation auf, da sich dort Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, Tram-, Bus- und Bahnver-



2/4

kehr treffen. In der Vergangenheit waren bereits schwere Unfälle bei der Bahnanlage zu verzeichnen. Aus diesem Grund wurde die Stelle analysiert. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind in Erarbeitung.

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

Frage 1

Wie häufig kommt es an dieser Kreuzung zu Verkehrsunfällen? Wie viele davon sind auf einen nicht gewährten Rechtsvortritt zurückzuführen? Welche Verkehrsteilnehmer:innen waren darin verwickelt? (Liste mit den Ereignissen und involvierten Verkehrsteilnehmer:innen und Verkehrsteilnehmer erwünscht.)

Im Bereich der Verzweigung Seefeld-/Ida-Bindschedler-Strasse wurden in den zehn Jahren von 2012–2021 sieben Unfälle polizeilich registriert. Keiner dieser Unfälle ist auf ein Missachten des Rechtsvortritts zurückzuführen. Beteiligt waren insgesamt acht Personenwagen, ein Lieferwagen, ein Motorrad, ein Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung bis 45 km/h und drei Transportmittel des öffentlichen Verkehrs (vgl. nachfolgende Tabelle).

Seefeldstrasse/Ida-Bindschedler-Strasse, 01.01.2012–31.12.2021					
Nr.	Datum	Unfalltyp Gruppe	Unfalltyp	Hauptursache	Fahrzeugart
1	26.08.13	Überqueren der Fahrbahn	Kollision mit von rechts kommendem Überquerer	Missachten der Lichtsignalanlage (Wechselblinklicht) bei Bahnübergang	Personenwagen (1x) Bahn (1x)
2	15.08.14	Schleuder- oder Selbstunfall	Ohne Kollision	Einwirkung von Alkohol	Motorrad (1x)
3	16.03.16	Auffahrunfall	Aufprall auf fahrendes Fahrzeug	Zu nahes Aufschliessen	Personenwagen (1x) Lieferwagen (1x)
4	09.06.17	Auffahrunfall	Aufprall auf stehendes Fahrzeug	Momentane Unaufmerksamkeit	Personenwagen (3x)
5	24.09.17	Abbiegeunfall	Kollision beim Linksabbiegen mit Verkehr auf separatem Streifen, separater Spur, Radweg, Gehweg, Tramgleis usw.	Missachten des Vortritts der Strassenbahn	Personenwagen (1x) Tram (1x)
6	18.06.19	Überqueren der Fahrbahn	Kollision mit von links kommendem Überquerer	Missachten des Vortritts der Strassenbahn	Schnelles E-Bike (1x) Tram (1x)
7	29.10.21	Auffahrunfall	Aufprall auf stehendes Fahrzeug	Momentane Unaufmerksamkeit	Personenwagen (2x)

Frage 2

Wie schätzt der Stadtrat die Situation an dieser Kreuzung im Allgemeinen punkto Verkehrssicherheit und Kapazität ein?

Wie einleitend erwähnt, handelt es sich um eine besondere Örtlichkeit mit Individual- und öffentlichem Verkehr. Die Verkehrsführung weist keine Mängel auf, auch das Unfallgeschehen ergibt keine entsprechenden Hinweise. Die Situation ist aber anfällig für Fehlverhalten. Der Rechtsvortritt wird regelmässig missachtet, da der Vortritt einer untergeordneten Strasse ungewohnt ist. Diese Vortrittsregelung hat allerdings zum Ziel, den Bahnübergang freizuhalten. Ferner wird das Wechselblinklicht des Bahnübergangs immer wieder missachtet. Diesbezüglich sind weitere schwerwiegende Ereignisse nicht auszuschliessen. Die Kapazität der Kreuzung ist hingegen unkritisch (vgl. Antwort zu Frage 5).

3/4

Frage 3

Erachtet der Stadtrat die Signalisation an dieser Kreuzung als genügend? Wenn ja, weshalb? Wenn nein, wo sieht er Verbesserungspotential?

Der Stadtrat sieht insbesondere Verbesserungspotenzial beim Bahnübergang. Das Wechselblinklicht soll durch eine Lichtsignalanlage (LSA) ersetzt werden. Dazu wurde ein Strassenbauprojekt ausgelöst. Es ist davon auszugehen, dass eine LSA stärker beachtet wird als ein Wechselblinklicht. Zudem besteht mit einer LSA die Möglichkeit, Übertretungen mittels Rotlichtüberwachung zu ahnden.

Der Rechtsvortritt ist mit dem Signal 3.06 «Verzweigung mit Rechtsvortritt» verdeutlicht und die Sichtweiten sind eingehalten. Die Signalisation wird daher als genügend erachtet. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahnstrecke (Doppelspur) soll allerdings eine Änderung der Vortrittsverhältnisse und die Vollregelung des Knotens Seefeld-/Ida-Bindschedler-Strasse geprüft werden.

Frage 4

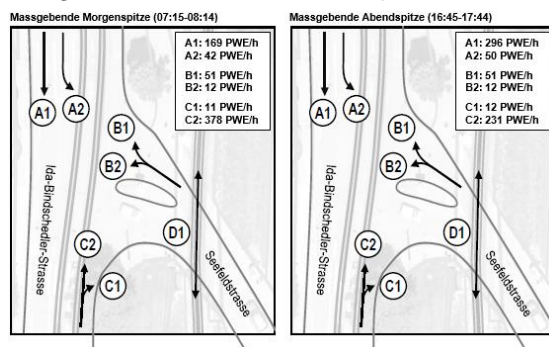
Wurden in Vergangenheit bereits andere Konzepte für diese Stelle geprüft (Verkehrsführung und/oder andere Ausgestaltung)? Wenn ja, was für welche?

Es wurden in der Vergangenheit keine Konzepte erarbeitet, um alternative Verkehrsführungen oder Knotengestaltungen an dieser Stelle zu prüfen.

Frage 5

Gibt es aktuelle Verkehrszählungen für diesen Bereich? Wie sehen die Verkehrsströme aus?

Im Rahmen des in der Antwort zur Frage 3 erwähnten Strassenbauprojektes wurden im September 2020 Verkehrszählungen in den Spitzenstunden durchgeführt. Die Verkehrsströme der massgebenden Morgen- und Abendspitze sind in den nachfolgenden Grafiken als Personeneinheiten (PWE) dargestellt. Der Wert PWE zeigt die Belastung aller gezählten Fahrzeuge inklusive Velo. Die Kapazität des Knotens ist wie erwähnt unkritisch.



Frage 6

Für wie viele Haushalte und Gewerbetreibende ist diese Kreuzung der «Hauptzugang» (ohne dass z.B. auf die Dufour- oder Zollikerstrasse ausgewichen wird)?

Die Ida-Bindschedler-Strasse ist im Richtplan Verkehr als kommunale Sammelstrasse klassiert. Die Funktion von Sammelstrassen ist die Verbindung zwischen den einzelnen Quartie-



4/4

ren, die Sammlung des Verkehrs aus den Erschliessungsstrassen und die Zuführung zu Strassen des nächsthöheren oder gleichen Typs. Die Seefeldstrasse ist als Erschliessungsstrasse klassiert und ihre Funktion ist die Erschliessung einzelner Parzellen. Die Parzellen können jedoch aus verschiedenen Richtungen durch unterschiedliche Strassen erschlossen werden. Es ist deshalb nicht möglich, die Anzahl der durch die Seefeld- und Ida-Bindschedler-Strasse erschlossenen Haushalte und Gewerbetreibende anzugeben.

Fragen 7 und 8

Sieht der Stadtrat durch die (geplante) häufigere Sperrung der Strasse durch die Schranken zukünftig die Notwendigkeit einer Anpassung der Kreuzung? Wenn nein, weshalb?

Sind hier bereits Projekte geplant? Wenn ja, wie sehen diese aus? Wenn nicht, wann kann mit einer Planung gerechnet werden?

Nach dem doppelspurigen Ausbau beträgt die Sperrzeit des Bahnübergangs bis zu 38 Minuten. Das sind voraussichtlich 10 Minuten mehr als heute in den Spitzenstunden. Da noch keine Fahrplansimulation durchgeführt wurde, kann die SBB derzeit noch keine Aussage treffen, inwieweit gleichzeitige Fahrten in beide Richtungen im Bereich des Bahnübergangs vorkommen werden. Diese würden sich entsprechend positiv auf die Gesamtsperrzeit pro Stunde auswirken. Diesbezüglich ist die Stadtverwaltung im Austausch mit den SBB. Entscheidend ist, dass Tram und Bus nicht durch den Rückstau des gesperrten Bahnübergangs behindert werden. Die Daten der Verkehrszählung (siehe Antwort zu Frage 5) zeigen eine unkritische Verkehrsmenge in Richtung Seefeldstrasse Süd. Weil aber aufgrund der geplanten Umrüstung des Wechselblinklichts zu einer LSA (siehe Antwort zu Frage 3) der Aufstellbereich vor dem Bahnübergang Seite Ida-Bindschedler-Strasse verkleinert wird, ist ein Rechtsabbiegeverbot von der Ida-Bindschedler- in die Seefeldstrasse vorgesehen. Dadurch ist der öffentliche Verkehr in der Ida-Bindschedler-Strasse, welcher sich stadteinwärts im Mischverkehr mit dem motorisierten Individualverkehr befindet, weiterhin sichergestellt. Unabhängig davon soll im Zusammenhang mit dem doppelspurigen Ausbau eine Vollregelung des Knotens überprüft werden (siehe auch Antwort zu Frage 3).

Frage 9

Wird die Erschliessung des hinteren Teils der Seefeldstrasse dennoch in ausreichendem Masse gewährleistet sein? Wie plant der Stadtrat zu reagieren, wenn die Erschliessung nicht gewährleistet ist?

Die Erschliessung bleibt grundsätzlich gewährleistet. Mit den geplanten Massnahmen gemäss Antwort zur Frage 3 wird zusätzlich die Verkehrssicherheit am Knoten verbessert. Die Wartezeiten am Knoten entstehen aufgrund des Bahnübergangs und sind unabhängig von der Knotengestaltung.

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