

WS 1: „Querungen auf vortrittsberechtigten Strassen“

Moderation: Christian Thomas, Fussverkehr Schweiz

Input: Peter Hartmann (Hartmann & Sauter) und Kurt Grauwiler (Kanton Aargau)

Protokoll: Dominik Bucheli, Fussverkehr Schweiz

Die Input: Zwei Kantone, zwei gegenläufige Konzepte

Die Inputs zeigten den verschiedenartigen Umgang mit Ortsdurchfahrten in den Kantonen Graubünden und Aargau auf. Die beiden Kantone haben zwei konträre Konzepte, wie mit Geschwindigkeiten und Querungen auf vortrittsberechtigten Strassen umgegangen wird.

Der Kanton Graubünden hat als wahrscheinlich einziger Kanton eine Richtlinie erlassen, wann Tempo 30 auch auf vortrittsberechtigten Strassen eingeführt werden kann. Auf bauliche Massnahmen wird dabei weitgehend verzichtet, die bestehenden Fussgängerstreifen werden belassen und es können neue Fussgängerstreifen gemäss Norm 640 241 erstellt werden.

Der Kanton Aargau verfolgt die gegenteilige Strategie. Ortsdurchfahrten werden mit baulichen Massnahmen umgestaltet (engere Fahrbahnen, Mehrzweckstreifen etc...). Es wird keine reduzierte Geschwindigkeit signalisiert und Fussgängerstreifen werden mehrheitlich entfernt. Tempo 30 wird auf Kantonsstrassen nur dann signalisiert, wenn die Kantonsstrasse einen siedlungsorientierten Charakter hat. In der Diskussion wurde bestätigt, dass das „nicht Signalisieren“ von Tempo 30 ein politischer Entscheid des Regierungsrates sei.

Die Diskussion

In der Diskussion wurde vorwiegend der Punkt diskutiert, ob Fussgängerstreifen, bei diesen Massnahmen entfernt werden sollen. Ein Teil der Teilnehmer hat darauf hingewiesen, dass mit dem Entfernen der Fussgängerstreifen das flächige Queren für die Fussgänger ermöglicht wird. Kritisiert wurden die Ortsdurchfahrten ohne Fussgängerstreifen, da so die Querung für Kinder, Sehbehinderte oder SeniorInnen stark erschwert oder verunmöglicht werden. Kommunikation über Blickkontakt ist für Blinde und Sehbehinderte nicht möglich und auch für Kinder ist das Queren einer starkbefahrenen Strasse ohne Vortritt eine Überforderung. Zu dem weisen Blindenvertreter darauf hin, dass sie beim flächigen Queren nicht wissen, was auf der anderen Strassenseite ist. Zudem würden sich Mehrzweckstreifen und Fussgängerstreifen ja nicht ausschliessen. Die Mittelinsel beim Fussgängerstreifen ist im Gegensatz zum Mehrzweckstreifen auch für Blinde wahrnehmbar. Zudem sei der Fussgängerstreifen mehr als nur Vortrittsrecht, mit dem Haltverbot wird zum Beispiel auch garantiert, dass die notwendigen Sichtweiten immer gegeben sind. Die folgenden Aussagen zeigen die gegensätzlichen Haltungen schön auf:

«Eine Strasse mit Tempo 30 ist eine sichere Strasse, dort soll man überall queren können.»

«Wenn man über Alternativen zu Fussgängerstreifen nachdenken muss, dann zeigt dies, dass es ohne Fussgängerstreifen nicht geht.»

Da häufig die Normkompatibilität von Fussgängerstreifen auf Strassen mit Tempo 30 in Frage gestellt wurde und damit Bezug auf die Norm SN 640 241 Fussgängerstreifen genommen wurde, wurde der „Querdenker“ kurz zum Verkehrsplaner und hat mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass beim Planen einer Querung auch die Norm SN 640 240 „Querungen für den Fussgänger und leichten Zweiradverkehr“ beachtet werden muss. Diese übergeordnete Norm ist auch in Kraft und macht teilweise andere Aussagen, wann ein Fussgängerstreifen anzubringen ist.

Ein weiterer strittiger Punkt war das Thema Signalisation Ja/Nein. Dabei wurde die These aufgestellt, dass das Bündler-Modell sich nicht auf andere Kantone übertragen liesse, weil die Methode Signalisation ohne Massnahmen auf vortrittsberechtigten Strassen nur in den engen alten Dörfern funktioniere. Herr Hartmann hat dann darauf aufmerksam gemacht, dass auch auf Zufahrtsstrassen zu den Dorfkernen Tempo 30 ohne Massnahmen signalisiert wird und zwar mit Erfolg.

Die Frage Umgestaltung oder nicht sei Abhängig vom Strassenraum zu beantworten. Dabei ist wichtig, dass der Strassenraum nicht nur als Strasse, sondern auch als Lebensraum gesehen werde.

Am Schluss der Diskussion wurde eine Frage aufgeworfen, deren positive Beantwortung wohl einige Diskussionen ersparen würde. Wieso haben die Fussgänger auf Strassen mit Tempo 30 nicht einfach Vortritt? Dies wäre ja kein Problem, da gemäss Referat von Marco Ghielmetti bis zu 83 % der Autofahrer glaube, dass Fussgänger bei Tempo 30 Vortritt haben.

Fachtagung Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30



Erfahrungen mit Tempo 30 in Graubünden

Hartmann & Sauter

Vorgehen bei Einführung von Tempo 30 in Graubünden

Interessierte Gemeinden beantragen Tempo 30 Zone(n) mit Gutachten

KAPO und TBA prüfen den Antrag der Gemeinden zuhanden der zuständigen kantonalen „Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten“

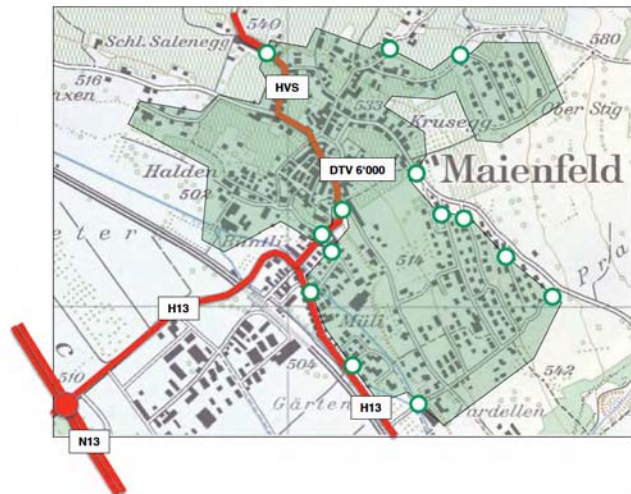
Die Kommission beantragt zuhanden der Regierung Zustimmung oder Ablehnung

Bei Zustimmung realisiert die Gemeinde Tempo 30 in Absprache mit der KAPO

Nach einem Jahr lässt die Gemeinde die Nachkontrolle durchführen und unterbreitet die Resultate der Kommission zur Genehmigung

Hartmann & Sauter

Der „Coup“ der Stadt Maienfeld von 2003



Hartmann & Sauter

Kantonale Richtlinie Verkehrsberuhigung innerorts

von der Regierung genehmigt am 15. März 2005
aktualisiert am 23. September 2009

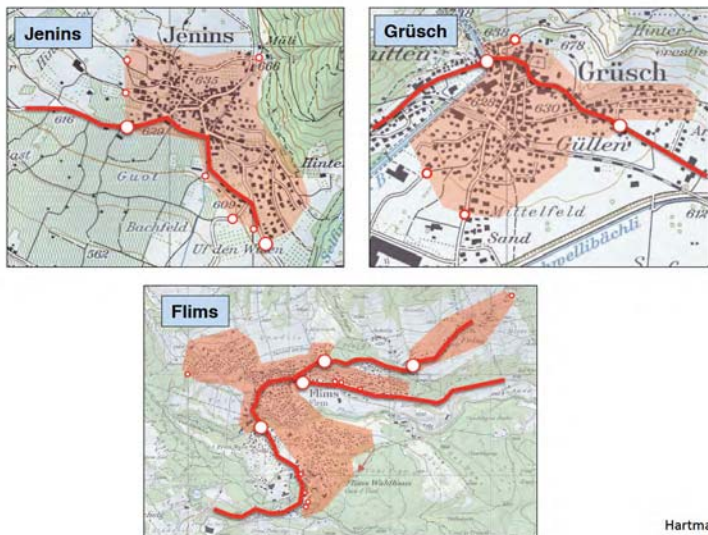
	Hauptstrassen (1)	Verbindungsstrassen		Gemeindestrassen	
	100/0	100/0	73/20	50/50	20/75
Nützungserorientierung Verkehr/Siedlung, %	100/0	100/0	73/20	50/50	20/75
Zulässigkeit Tempo-30-Zone	↘	↘	↗	↗	↗
Zulässigkeit Begegnungszone	↘	↘	↗	↗	↗
Voraussetzungen					
V ₃₀ vor Einführung T30Z	< 42 km/h		> 42 km/h nur mit bes. Massnahmen < 44 km/h ohne bes. Massn. möglich		
EV	schriftliche Stellungnahme EV		keine wesentliche Behinderung des EV		
Gehweg	nicht vorhanden	↗	↗	↗	↗
	einseitig	↘	↘	↘	↘
	beidseitig	↘	↘	↘	↘
Schuttweg parallel zu Strasse	↗	↗	↗	↗	↗
Unfall-Schwerpunkte vorhanden	↗	↗	↗	↗	↗
Parallellinie vorhanden	↗	↗	↗	↗	↗
Kontrollstrasse strahl Verkehrsberuhigungszone nur an Rande	↘	↘	↗	↗	↗
Umsetzung					
Tafel Tempo30-Straße mit Einengung der Fahrbahn, mit Randstein	↘	↘	↗	↗	↗
Vertikale Versätze	↘	↘	↗	↗	↗
Horizontale Versätze, mit Randstein, ohne Verengung	↘	↘	↗	↗	↗
Pflasterungen	↘	↘	↗	↗	↗
seitliche Einengung, mit Randstein	↘	↘	↗	↗	↗
Rechtswortlaut	Art. 4 Abs 1 VT30Z	kein Rechtswortlaut	allgemeiner Rechtswortlaut		
Fussgängerstreifen	Art. 4 Abs 2 VT30Z	zulässig	Ausnahmen nur bei besonderen Sicherheitsbedürfnissen		
Bahnseilunterhalt			muss gewährleistet sein		
Kostentragung der Massnahmen			Gemeinde		
Nachkontrolle					
30 nach Einführung T30Z, bei dessen Überschreitung weitere Massnahmen notwendig sind	> 30 km/h				
Zulässige Verbesserungs-Massnahmen	↘	↘	↗	↗	↗
vertikale Versätze	↘	↘	↗	↗	↗
seitliche Einengung	↘	↘	↗	↗	↗



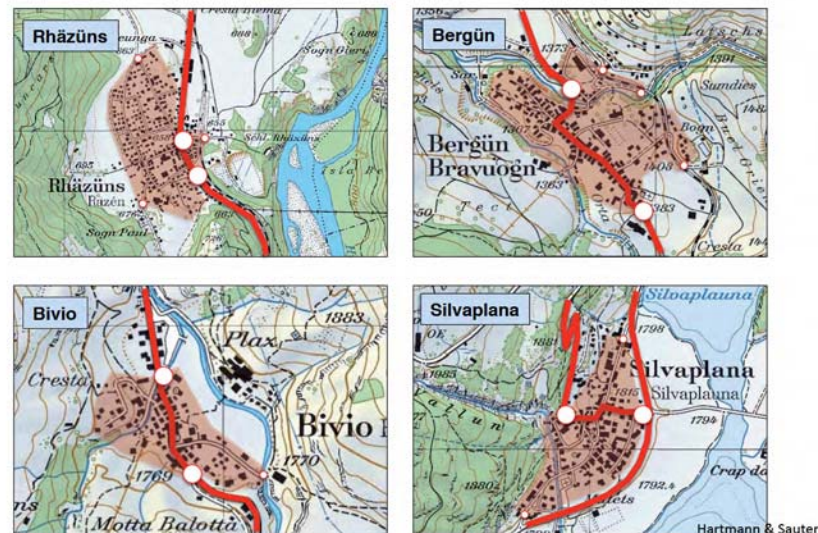
(1) gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes vom 18.12.1991 bzw. signalisierte Hauptstrassen
↗ empfehlenswert ↘ eher empfehlenswert
↘ zwingend abzulehnen ↘ eher abzulehnen

Hartmann & Sauter

Typische Tempo 30 Zonen an kantonalen Verbindungsstrassen



Beispiele von Tempo 30 Zonen an signalisierten Hauptstrassen



Somit alles paletti in Graubünden ?

Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten

Präsi: Departementssekretär
1 Vertreter Tiefbauamt GR
1 Vertreter Kantonspolizei

1 Vertreter des TCS GR
1 Vertreter des ACS GR
1 Vertreter des VCS GR

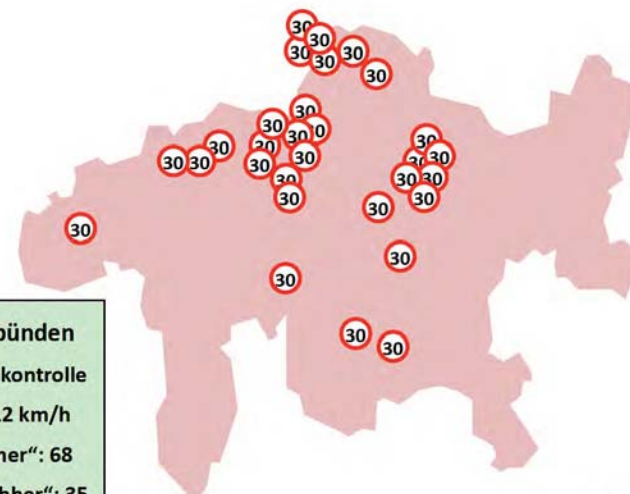
Nicht vertreten: Gemeinden, Velofahrer, Fussgänger, bfu, Frauen

Mängel Richtlinie: tiefes v 85% als Voraussetzung, LV-Querungen

Anwendung Richtlinien: z.B. Anhörung Gemeinden, wann ist ein Trottoir ein Trottoir ?

„Verkehrsideologische“ Einstellung DepartementsvorsteherIn

Auswirkung von Tempo 30 in Graubünden



Tempo 30 in Nordbünden

- 30 Zonen mit Nachkontrolle
- Rückgang v Ø: 6 - 12 km/h
- Unfälle / Jahr „vorher“: 68
- Unfälle / Jahr „nachher“: 35

Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30 in Graubünden

Wichtige Fuss- und Radwegquerungen sind (leider) kein explizites Kriterium bei der Beurteilung von Begehren für Tempo 30 Zonen

Auf Nebenstrassen gelten die Vorschriften der Bundesverordnung

Auf Hauptstrassen wird die geltende Vorrtrittsregelung belassen

Auf Hauptstrassen werden bestehende Fussgängerstreifen belassen

Protokoll Workshop 2 „Querungen auf dem Schulweg“

Moderation: Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Input: Werner Frick, Gemeindebauverwaltung Schaan; Tiefbau / Umweltschutz

Protokoll: Adrian Halter, Fussverkehr Schweiz

Zusammenfassung:

Im Workshop „Querungen auf dem Schulweg“ wurde nicht nur über Querungen diskutiert, sondern viel mehr über Gesamtkonzepte der Schulwegsicherheit. Am Beispiel Schaan FL wurde gezeigt, dass ein solches Konzept genauso wichtig ist, wie die Ausgestaltung jeder einzelnen Querung. Es sind nicht nur technische Lösungen gefragt, sondern auch Kreativität und ein gutes „Marketing“ um die Eltern zu sensibilisieren. Zufussgehen muss von ihnen als beste Möglichkeit für den Schulweg gesehen werden, da die Kinder dabei soziale Kontakte knüpfen, lernen im Verkehr zurecht zu kommen und durch Bewegung die Gesundheit gefördert wird.

Begrüssung und Einleitung durch Moderator Pascal Regli (PR)

Kurze Vorstellungsrunde der Anwesenden: „Warum bin ich hier“

- Andere Aspekte kennenlernen
- Gemeindevertreter: Erwartungen an die Gemeinde, politische Vorstösse
- Mehrere Vertreter von Arbeitsgruppen/Kommissionen von Schulen (Nebenamtlich)
- Mehrere Verkehrsplaner: Fussverkehrsnetzplanung inkl. Schulweg; allgemein T30
- Münsingen: Integrative T30-Zone. Hot-Spot vor Schule → Querungshilfe?
- Stapo Adliswil: Hat Projekt Schulwegsicherung
- Koordination Pedibus
- VCS, Projekt Schulweg
- Gemeinde Flims, Grundlagen für Diskussion mit Eltern
- „Besorgte Mutter“, Elternrat der Schule Köniz, setzt sich für Querungshilfe in T30 ein
- Kt. Schaffhausen: Möchte Gemeinden über T30 informieren und beraten.
- Stadt St.Gallen: Gutachten zu T30 und Querungen
- Kt. Aargau, Signalisation und Markierungen: Schulweg als Dauerthema
- Stadt Zürich: Umsetzung T30

Input Schaan (siehe Präsentation)

Hervorgehobene Punkte:

- Externer Projektbetreuer
- „Baustelle“ als Verkehrsberuhigung (bei Baustellen auf der Landstrasse werden alle Quartierstrassen zu T30)
- Brainstorming von unten (Kinder, Eltern)
- Jährliche Umfrage bei Schülern
- Lotsen: Angestellte der Gemeinde, wegen Versicherungsschutz
- Marke „KinderSicher“ www.schulwegsicherung.li
- Von Massnahmen für Kinder profitieren alle anderen Fussgänger auch.

Fragerunde

Noch immer 20% Elterntaxi?

Ja, bis zu Parkplatz 100m vor Schule

Substitution bei der Reduktion?

Sensibilisierung → zu Fuss

Zu Schulbeginn in Gruppen mit Elternbegleitung. Gibt auch den Eltern eine Beruhigung.

Gründe für Elterntaxi? Untersucht?

Nicht untersucht. Vermutlich geografische Lage, Schein Sicherheit für die Eltern

Kommen die Eltern zu Veranstaltungen?

Ja. Man muss die Kinder einbeziehen! Kurze Show, Kinderchor, Theater, Film der Kinder mit Kameraführung aus ihrer Sicht (war eindrücklich)

Was sind auch Sicht der Kinder die Probleme (Fragebogen)?

Falschparkieren auf Trottoir (Massnahme der Falschparkierer-Karte)

Querungen (Lotsen, Inseln)

Es kommen jedes Jahr neue Punkte

Problem sind eigentlich die Eltern, die ihrem Kind den Schulweg nicht zutrauen

Wurde der Standort der Schule/zweites Schulhaus geprüft?

Es hat im Dorf keinen Platz. Kindergärten sind dezentral

Massnahmen an der Hauptstrasse? T30?

T30 in Liechtenstein politisch nicht machbar.

Fahrbahn wurde verengt

Anzahl Fussgängerstreifen wurde reduziert

Sicherheit ist ein subjektives Empfinden, wie konnte man die Behörden trotzdem von Investitionen überzeugen?

Kindersicherheit zieht als Argument. „Erpressung“ der Behörden, niemand will die

Verantwortung übernehmen, falls etwas passiert

Es waren alles relativ günstige Massnahmen

Lotsen CHF 50'000, Kommission CHF 30'000 pro Jahr. Ist eine Investition in die Öffentlichkeitsarbeit.

PR beschliesst die Fragerunde und stellt die Frage ans Plenum „Wie ist es in anderen Gemeinden?“

Arlesheim:

- Ist in 3. Stufe von einem langen Projekt
- Das Problem hat sich über die Jahre verändert (Demografie in den Quartieren verändert sich, Verkehrsmittelwahl ändert)
- Probleme auf Hauptstrasse bleiben aber gleich
- Hat auch eine breit abgestützte Kommission

Hünenberg (Arbeitsort in Verwaltung):

- Zweigeteiltes Dorf, zwei Schulen
- Kein „Problem“, keine Kommission

Rothenburg (Wohnort der gleichen Person)

- Ganz anders, Eltern haben AG gegründet um von der Gemeinde wahrgenommen zu werden
- Kampagnen mit Einbezug der Schüler (Umfragen, Gestaltung von Plakaten)
- Freiwillige Velokontrollen / -reparatur im Frühjahr → wirkt auf Sicherheit

Diskussion über „Mit Velo in die Schule“. In einigen Gemeinden gibt es ein Veloverbot für den Schulweg (z.B. bis 3. Klasse). Ist die Schule berechtigt ein solches Verbot durchzusetzen?

- Rechtliche Situation gemäss Stapo Adliswil: Der Schulweg ist Sache der Eltern, ein Verbot der Schule kann rechtlich nicht durchgesetzt werden.
- Möglichkeit: Die Schule bietet keine Veloabstellplätze an.
- In Dornach gibt es dieses Verbot auch, man kann aber weder kontrollieren oder büssen. → Man muss die Eltern überzeugen, dass das Velo nicht geeignet ist für den Schulweg.

Zusammenfassung PR über die Inputs und die Diskussion

- Ein Gesamtkonzept und eine gute Analyse der Situation ist genauso wichtig wie die Ausgestaltung jeder einzelnen Querung.
- Kreativität und ein gutes „Marketing“ ist Empfehlenswert.
- Es sind nicht nur technische Lösungen gefragt, sondern die Akzeptanz und Sensibilisierung der Eltern. Der Schulweg zu Fuss muss als bestes Verkehrsmittel gesehen werden (soziale Kontakte; lernen, sich im Verkehr zu bewegen, Bewegung/Gesundheit)

Zum Thema Querung / Querungshilfen

- Verengungen (auch nur mit Markierung / Poller)
- Mittelinseln
- SH: einfache Massnahmen, aber die Problematik läuft im Kanton erst an
- AG: Signalisation „Kinder/Schule“ darf nur nahe bei Schulen angebracht werden. AG hat das früher zu grosszügig verteilt. Problem ist jedoch, dass die Markierung der Kt. Die Markierung erstellt, aber die Gemeinden unterhalten müssen (machen sie aber nicht immer). Die Markierung wird auf Hauptstrassen zu häufig angewendet, der Fz.-Lenker wird abgestumpft und beachtet das Signal nicht mehr
- Köniz: Die Eltern hätten gerne, dass eine Markierung angebracht wird. Dies wird jedoch abgelehnt, da der Standort zu weit von der Schule entfernt ist. Es ist jedoch aus Sicht der Elternvereinigung notwendig, da sehr viele Kinder an dieser Stelle die Strasse Querem.



Kommission Schwwegsicherung



Die Kommissionsmitglieder

- _ Christoph Lingg, Gemeinderat
- _ Sarah Ritter, Gemeinderätin
- _ Philipp Dünser, Schule
- _ Marco Sele, Schule
- _ Nicole Meier, Elternvereinigung
- _ Werner Frick, Gemeinde
- _ Wolfgang Kaiser; Gemeindepolizist
- _ Leone Ming, Projektbetreuer

2



Die Aufgabe

- _ Die Strassen der Gemeinde sicherer machen
- _ Sensibilisieren der motorisierten Verkehrsteilnehmer
- _ Motivation zu rücksichtsvollem Verhalten auf der Strasse
- _ Information der Bevölkerung

3



Die Situation

- _ Gemeinde Schaan über 6.000 Einwohner; ca. 400 Schüler/innen
- _ 16.000 Pendlerverkehr pro Tag; "Schleichwege" durch Quartiere
- _ Schulwegdistanzen sehr unterschiedlich; Landstrasse trennt
- _ Einwohner (Eltern) möchten informiert sein

4

Verkehrswege Schaan



5

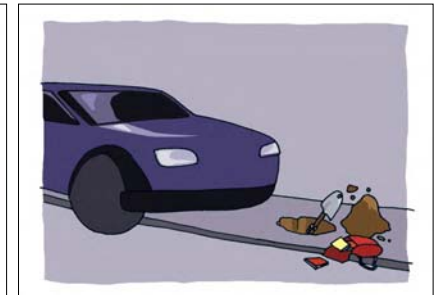
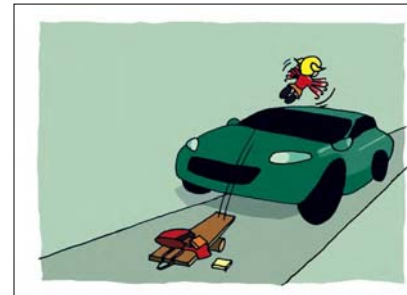
Die Ziele

- _ Reduktion des Verkehrs an kritischen Punkten
- _ Abbau von Gefahrenstellen
- _ Einführung bzw. Weiterführung Lotsendienstes auf Transitstrecke
- _ Erhöhung Quote der Schüler, die zu Fuss zur Schule gehen
- _ Durchführung von regelmässigen Informationsveranstaltungen

6

Die Umsetzung

Die Falschparkierkarten



8

Die Lotsen



Die Umfragen

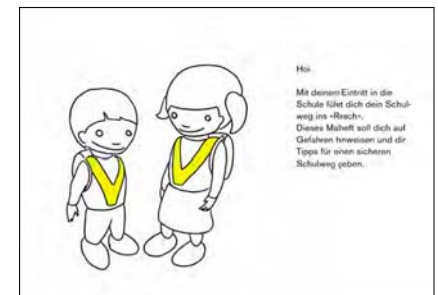
_ Durchführung von Umfrage bei Schüler/innen



Der empfohlene Schulweg Plan



Das Malbuch



Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen



13

Die Homepage

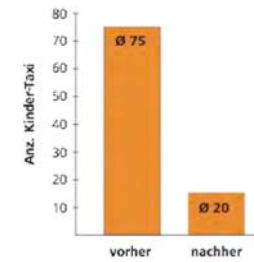


14

Die Ergebnisse

Die Ergebnisse

_ Reduktion der «Kinder-Taxis» um knapp 70%



16

Die Ergebnisse

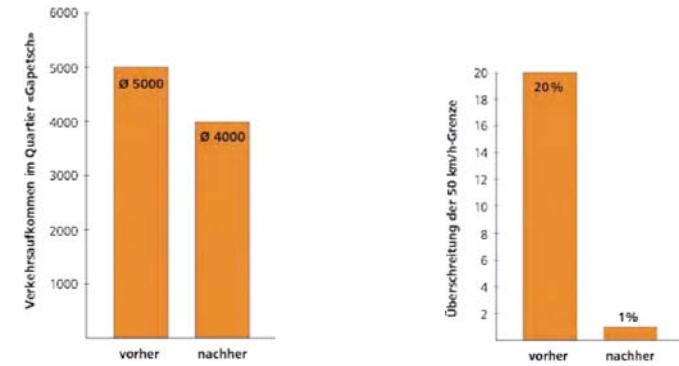
_ Verkehrsberuhigung durch Tempo-Schwellen



17

Die Ergebnisse

_ Reduktion Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit



18

Die Ergebnisse

_ Abbau der Gefahrenstellen um 80% in 4 Jahren



19

Die Ergebnisse

_ Einführung eines dritten Lotsendienstes



20

Danke

Protokoll vom Workshop «Querungen planen in Tempo 30-Zonen»

Moderation: Christian Thomas, Fussverkehr Schweiz

Input: Jürg Christen, Stadt Zürich Dienstabteilung Verkehr

Protokoll: Luci Klecak, Fussverkehr Schweiz

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen liegt im Trend. Tempo-30 verbessert die Sicherheit und Wohnqualität in den Quartieren. Ausschlaggebend ist die Senkung der Geschwindigkeiten der Automobile, die Verminderung des Durchgangverkehrs und der Abgas- und Lärm-Emissionen, wie auch die Aufwertung der öffentlichen Raumes durch bauliche und gestalterische Massnahmen. Die Forderung der Bevölkerung nach einer flächendeckenden und raschen Einführung von Tempo 30 nimmt landesweit zu, so auch in der Stadt Zürich. Zürich ist Vorreiterin in Tempo-30-Zonen. Im Mai 1991 wurde in Zürich –Schwamendingen die erste Temp-30-Zone in Betrieb genommen, es folgten zahlreiche weitere Quartiere und heute weist die Stadt Zürich 131 Tempo-30-Zonen auf. Die Entlastung der Wohnquartiere brachte den Anwohnern bessere Lebensqualität und nachweislich gingen in auch die Unfallzahlen und die Anzahl der Schwerverletzten deutlich zurück. Der Wunsch der Bevölkerung nach Verkehrsentslastung in ihren Quartieren ist gross. Diesem Anliegen kommt auch das neue Verkehrskonzept der Stadt entgegen, das dem Fuss- und Veloverkehr mehr Gewicht geben will und neben Fussgänger- und Begegnungszonen eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 vorsieht.

Jürg Christen erläutert in seinem Input-Referat, wie die Planung und Umsetzung von Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich angegangen werden.

Als erstes wird abgeklärt, ob im betreffenden Stadtgebiet die Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zone gegeben sind. Es soll ein Quartier mit vorwiegend siedlungsorientierten Strassen sein. Die verkehrorientierten Strassen entsprechen dem Basis-Strassennetz und sollen in erster Linie den Durchgangsverkehr bewältigen. Nur ausnahmsweise werden aus verkehrstechnischen und praktischen Gründen angrenzende, verkehrorientierte Strassen in eine Tempo-30-Zone einbezogen.

Ein wesentlicher Aspekt sind die Fahrzeugfrequenzen auf den betreffenden Strassen. Bei hoher Verkehrsdichte (Richtgrösse: mehr als 200 Fahrzeuge pro Stunde) lehnen es die Zürcher Stadtplaner grundsätzlich ab, eine Tempo-30-Zone einzurichten, wobei auch Ausnahmen zugelassen werden (Pilotprojekt im Quartierzentrum Albisrieden, viel befahrene Hauptachse inklusiv Tram). Die Leistungsfähigkeit muss gewährleistet sein, sie trage auch zur Verkehrssicherheit bei.

Jürg Christen betont, dass in der Abklärung das ganze Verkehrsnetz im und ums Quartier untersucht und in die Verkehrsplanung der Zone einbezogen werden muss. Je nach Situation muss der Verkehr neu geleitet, die Strassenhierarchie abgeändert, müssen Einbahnstrassen geschaffen und Durchfahrten gesperrt werden, um eine Reduktion des Verkehrs und der Fahrgeschwindigkeit zu erreichen. Die Verkehrsplanung darf sich nicht nur auf die einzelne Zone beschränken, sondern muss grossräumig mit Blick auf das gesamte städtische Verkehrsnetz und seine Kapazitäten angegangen werden. In diesem Zusammenhang spricht Jürg Christen auch von «Bewirtschaftung der Zufahrtsstrassen in die Tempo-30-Zonen», die – auch wieder grossräumig gedacht – bereits bei der Einfahrt in die Stadt beginnen kann, z.B. mit der Steuerung von Lichtsignalen.

Trotz vorgängiger Abklärungen und sorgfältiger Planung ist es in gewissen Quartieren nicht gelungen, die Anzahl der Fahrzeuge und die Fahrgeschwindigkeit auf das gewünschte Mass zu reduzieren. Auf gewissen Tempo-30-Strassen hat der Verkehr sogar zugenommen und Kontrollen haben ergeben, dass fast jeder zweite Fahrer zu schnell fährt. Jürg Christen erwähnt in diesem Zusammenhang die Brunaustrasse, wo die Verkehrslast nach der Einführung von Tempo 30 nicht zurückging, trotz einem neuen Angebot von schnelleren und direkteren Routen für den Durchgangsverkehr.

Erst die Zeit zeige, ob sich eine Tempo-30-Zonen bewährt, wo die Probleme liegen und wo nachgebessert werden muss. Auch ändern die Autofahrer und Anwohnerinnen nicht mit der Ausschilderung der Tempo-30-Zone ihr Verhalten von einem Tag auf den anderen.

Bei der Einrichtung von Tempo-30-Verkehrsregime hält sich die Stadt Zürich – wenn möglich – an die allgemeinen Bestimmungen in der Verordnung Tempo 30 Zonen /741.213.3.

Die Einfahrten zu den Zonen werden mit dem Signal «Tempo 30» versehen, respektiv die Ausfahrten absignalisiert. Es gilt der Rechtsvortritt und die Signalisation der Zonen soll spärlich und einheitlich sein. Bestehende alte und überflüssige Signale und Markierungen werden entfernt. Jürg Christen spricht von Entrümpelung und Altlasten. Bestehende Fussgängerstreifen werden in der Regel auch abgetragen (auch bei Schulen), neue nur dann angebracht, wenn ein eindeutiger Bedarf vorliegt, z.B. auf viel befahrenen, breiten Strassen, wo grössere Fussgängerströme queren und Gefahr besteht.

Die Erfahrung habe gezeigt, dass nur mit der Ausschilderung allein die Tempo-30-Zone nicht funktioniert. Es braucht auch bauliche und gestalterische Massnahmen, um die gewünschten Ziele zu erreichen. Um den Verkehrsteilnehmern klar zu machen, dass sie sich in einer Tempo-30-Zone befinden, braucht es gut wahrnehmbare Eingangsbereiche. Um den Verkehr abzubremesen, sind Strassenverengungen bis zur Reduktion auf eine Fahrspur nötig, das Aufmalen von Velostreifen und geeignete Anordnung der Parkplätze. Um den Strassenraum für die Anwohner attraktiver zu machen, werden Grünflächen, eine fussgängerfreundliche Infrastruktur wie Bänke, Brunnen und Aufenthaltsräume eingerichtet. Um für die FussgängerInnen flächendeckende Querungsmöglichkeiten zu schaffen, braucht es in den Strassen Übersicht und eine wohlüberlegte Anordnung der baulichen Elemente. Anhand von sechs Bildbeispielen zeigt Jürg Christen solche baulichen Lösungen in der Stadt Zürich.

Er bedauert, dass nicht immer genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen, um alle nötigen Massnahmen rasch umzusetzen. Man arbeitet deshalb auch mit Provisorien, die jedoch auch dazu dienen - insbesondere bei schwierigen Gegebenheiten - Planungen auf ihre Tauglichkeit hin zu testen. Gerade bei heiklen Querungssituationen auf breiten Strassen solange sich das Verkehrsaufkommen nicht eingependelt hat, versucht man einfache, wieder leicht zu entfernende und günstige Formen zu finden. Als Beispiel führt Jürg Christen die Mittel-Schutzinsel ohne Fussgängerstreifen auf der viel befahrenen Bullingerstrasse oder den aufgemalten Mittelstreifen im Zentrum von Albisrieden an. Diese Querungshilfen lassen sich einfach entfernen, falls der Querungsort nicht richtig gewählt wurde, die Fussgängerströme sich im Laufe der Zeit verlagern oder die Hilfe nicht mehr nötig ist, da der Durchgangsverkehr wie auch die gefahrene Geschwindigkeit zurückgegangen sind. Ein herkömmlicher, in den Belag eingelassener Fussgängerstreifen lässt sich nur mit grossem Aufwand entfernen und die Anwohner reagieren, wie es der Referent erfahren hat, mit grossen Emotionen, Einsprachen und Protest. Die Forderung der Bevölkerung nach sicheren Fussgängerstreifen bleibt auch für die Tempo-30-Zonen bestehen.

Kritische Anmerkungen und Kommentare zum Inputreferat und Meinungen zu Tempo-30:

Verordnung, Richtzahlen, Vorgehen:

Es wird kritisiert, dass das Zürcher Tiefbauamt die Verordnung konsequent beachtet und sich einseitig nach Autozahlen und Verkehrswerten richtet. Es gibt noch weitere wichtige Aspekte und die Zahlenwerte müssen in Zusammenhänge gestellt werden. Der Richtwert von 200 Fahrzeugen in der Stunde, der auf Tempo-30-Strecken nicht überschritten werden soll, sei willkürlich und wissenschaftlich nicht belegt. Ein anwesender Verkehrsplaner aus Köniz merkt an, dass im Zentrum seiner Stadt die Tempo-30-Zonen trotz relativ hohem Verkehrsaufkommen (DTV 500, zu Spitzenzeiten vermutlich mehr als 300 Fahrzeuge pro Stunde) gut funktioniert, die Fahrgeschwindigkeit kaum überschritten werde und das flächige Queren für die Fussgänger gut möglich sei. Mit baulichen und gestalterischen Massnahmen ist es dort gelungen, die Fahrgeschwindigkeit und das Verkehrsaufkommen zu senken (1000 Fahrzeuge weniger pro Tag). Seiner Meinung nach ist der Richtwert der Stadt Zürich von weniger als 200 Fahrzeugen relativ tief.

Hohes Verkehrsaufkommen soll kein Kriterium sein, von der Einrichtung einer Tempoabzusehen. Schliesslich profitiert man auf verschiedenen Ebenen von einer Verkehrsberuhigung, auch wenn die Geschwindigkeit nicht immer eingehalten wird und zu gewissen Zeiten Stau entsteht.

Entscheidend für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone sind nicht nur die Anzahl, sondern auch die Frequenzen der Fahrzeuge; in welcher Dichte, wie gruppiert zu welchen Zeiten sich der Verkehr durch die Strassen bewegt. Zu stark wird im Referat vom motorisierten Verkehr ausgegangen. Informationen zu Fussgängerzahlen und –strömen wie auch deren Bedürfnissen fehlen und fallen bei der Bewertung von geeigneten Stadtgebieten und bei der Planung der Zonen zu wenig ins Gewicht. Der Vorzug des Autoverkehrs gegenüber dem Fussverkehr hat keine Berechtigung, insbesondere in Siedlungsgebieten nicht.

Kritisiert wird auch das schnelle „Ausräumen“ der Zonen. Man könnte langsamer und in Etappen Markierungen und Verkehrstafeln entfernen, vor allem wenn die flankierenden baulichen Massnahmen erst später folgen. Solange zu schnell gefahren wird und die Verkehrsdichte hoch ist, sollen Fussgängerstreifen, Stoppstrassen und Signale, die den Verkehr bremsen und den Vortritt regeln, bestehen bleiben. Querungshilfen dürfen erst dann entfernt werden, wenn Tempo 30 eingehalten wird. Testphasen mit provisorischen Einrichtungen sind gefährlich und in erster Linie kostenorientiert.

Es wird der Stadt Zürich sogar vorgeworfen, dass sich ihre Planer an Dogmen halten, an willkürliche Richtwerte und pauschale Regel, die wenig praktikabel sind und mit den effektiven Verhältnissen kaum zu tun haben. Es braucht situationsgerechte, abgestimmte Lösungen. Jedes Stadtgebiet, jede Tempo-30-Zone ist ein Einzelfall mit bestimmten Voraussetzungen und Anforderungen und muss auch als solcher geplant werden.

Abschaffung des Fussgängerstreifens

Die Aufhebung der Fussgängerstreifen in den Tempo-30-Zonen ist ein viel diskutiertes und umstrittenes Thema, auch an der Fachtagung. Gemäss Verordnung werden die meisten Streifen entfernt, ausser an heiklen Querungssituationen bei erheblichen Verkehrsaufkommen und breiten Strassen. Ausnahmen werden gemacht, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger nachgewiesen sind, z.B. bei Schulen oder Altersheimen.

Die fehlende Querungseinrichtung trifft vor allem die schwächsten Verkehrsteilnehmer; seh- und gehbehinderte FussgängerInnen, Kinder und alte Menschen. Es sind Personen mit eingeschränkten Möglichkeiten, die sich nicht sicher genug im Verkehr bewegen können und auf vortrittsberechtigte Querungen angewiesen sind.

Eine Vertreterin der sehbehinderten Menschen fordert gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz, dass auch in den verkehrsberuhigten Tempo-30-Zonen der Strassenraum so gestaltet sein muss, dass blinde und sehbehinderte Menschen weiterhin die Möglichkeit haben, ihre Wege sicher und selbständig zu gehen. Zu den baulichen Anforderungen gehört in erster Linie die Trennung von Fahrbahn und Fussgängerbereich, ertastbare Randabschlüsse, erkennbare Torsituationen der Zonen (z.B. Gestaltung mit Belagwechsel oder taktil-visuellen Markierungen) und sichere Querungsstellen. Die Randabschlüsse bei Mittelinseln und Mehrzweckstreifen müssen deutlich ertastbar sein, ungeeignete Querungsstellen abgesperrt und die Parkplätze wohlüberlegt angeordnet werden.

Querungsstellen werden am besten mit einem Fussgängerstreifen ausgerüstet. Ohne den Streifen kann der sehbehinderte Fussgänger nicht feststellen, wo er sicher die Fahrbahn queren kann. Er hat Vortritt, wird – falls der Fussgängerstreifen richtig angeordnet und ausgerüstet ist – von den Autofahrern rechtzeitig gesehen und weiss, dass auf der anderen Strassen-seite keine Hindernisse platziert sind. Der Fussgängerstreifen ist auch eine wichtige Orientierungshilfe, denn die gelbe Markierung wird von Sehbehinderten oft noch wahrgenommen und von den Blindenhunden erkannt.

Es braucht den Fussgängerstreifen, um sichere und durchgängig vernetzte Fusswege zu gewährleisten, und fehlt er auf viel befahrenen Strassen, ist der sehbehinderte Fussgänger überdurchschnittlich gefährdet.

Diskutiert wird auch die Bedeutung der Fussgängerstreifen für Kinder und alte Leute.

Auch für sie seien die Fussgängerstreifen unverzichtbar.

Alte Leute können sich im Verkehr nicht so schnell orientieren und brauchen in der Regel etwas mehr Zeit für die Strassenquerung. Ihre kognitiven Fähigkeiten gehen zurück, sie sind schneller verunsichert und von der Komplexität auf der Strasse überfordert. Ihre Reaktionen sind verlangsamt und nicht immer vorhersehbar. Sie haben Mühe mit anderen zu kommunizieren und klare Handzeichen zu geben. Körperliche Einschränkungen und Gehbehinderungen erschweren ihnen das sichere und zügige Gehen, Rollatoren absorbieren viel Aufmerksamkeit. Diese Verkehrsteilnehmer-Gruppe wird gemäss demografischen Vorhersagen rasch in den städtischen Quartieren zunehmen und hat umso mehr Anspruch auf eine angepasste Strasseninfrastruktur. Dazu gehört auch der Fussgängerstreifen. Er bietet ihnen Vortritt und Sicherheit und definiert die optimale Querungsstelle. Die Randabschlüsse sind mit Neigungen behindertengerecht ausgestaltet, was auch den alten Menschen, wie ein Workshop-Teilnehmer betont, entgegenkommt und das Führen des Rollators oder Fahren im Rollstuhl wesentlich vereinfacht. Randsteine sind Stolperfallen für betagte Menschen und wolle man für sie flächige Querungsmöglichkeit anbieten, müssten die Niveauunterschiede im Strassenraum beseitigen werden. Das ist wiederum ein Problem für die sehbehinderten FussgängerInnen und erhöht die Gefahr auf den randlosen Gehflächen vor unaufmerksamen Autolenkern.

Die Anwesenden sind sich vorwiegend einig, dass auch für Kinder auf der Fussgängerstreifen als ein wichtiges optisches Hilfsmittel nötig ist. Kinder haben ein eingeschränktes Blickfeld und können herannahende Gefahren schlecht erkennen und beurteilen. Sie können weder die Distanz noch das Tempo eines Fahrzeuges einschätzen und sind darauf angewiesen, dass – wenn sie die Strassen queren, die Autofahrer halten. Sie sind noch nicht fähig, mit den anderen Verkehrsteilnehmern zu kommunizieren und meinen, mit einem Handzeichen ein Auto anhalten zu können.

Daher brauchen sie klare Anleitungen für das Verhalten im Verkehr und dabei hilft der Fussgängerstreifen. Instruiert werden sie in grösseren Ortschaften einerseits in der Schule und von PolizistInnen, die mit den Kindern den Schulweg ablaufen. Wenn möglich, richtet man die Routen nach den vorhandenen Fussgängerstreifen aus. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Kinder ja nicht nur auf dem Schulweg in den Strassen bewegen. In diesem Fall ist es Sache der Eltern, mit den Kindern das Verhalten im Strassenverkehr zu üben. Umso schwieriger wird diese Aufgabe, wenn in den Quartieren keine Fussgängerstreifen oder andere Querungseinrichtungen vorhanden sind. Man vermutet, dass viele Eltern dabei überfordert und nicht im Stande sind, ihren Kindern beizubringen, wie sie die geeigneten Querungsstellen finden. Gerade in den Tempo-30-Zonen sollte es möglich sein, dass Kinder sich unbegleitet und frei im Strassenraum bewegen können und dafür braucht es die Fussgängerstreifen mit Vortrittsrecht und den nötigen Sichtweiten.

Ein Teilnehmer thematisiert die Fusswegpläne, die bereits in einigen Städten wie z.B. Graz vorliegen. Aus planerischer Sicht ist der Fussgängerstreifen ein zentrales und selbsterklärendes Element des Fusswegnetzes. Der Verzicht führt zu Netzlücken und erschwert den FussgängerInnen die Orientierung.

Tauglichkeit und Problematik von Tempo-30-Zonen, Alternativen

Messungen in der Stadt Zürich haben ergeben, dass über die Hälfte der Autofahrer zu schnell fährt. Vielen ist gar nicht bewusst, dass sie in einer Tempo-30-Zone unterwegs sind. Auch haben Umfragen gezeigt, dass vielen Lenkern und Fussgängerinnen die dort herrschenden Verkehrsvorschriften nicht klar sind, wie z.B. das geltende Vortrittsrecht. Das erfährt man auch in Zürich, obwohl dort bereits seit 1990 Tempo-30-Zonen eingerichtet werden und im Vergleich zu anderen Städten zahlreich sind.

Welchen Nutzen hat die Tempo-30-Zone für den Fussgänger, wenn es nicht gelingt, den Verkehr einzuschränken, wenn ihm kein Vortritt gewährt wird und die Fussgängerstreifen verschwinden? In dieser Hinsicht schneidet die Tempo-30-Zone gegenüber der Begegnungs- und Fussgängerzone eher schlecht ab.

In anderen Städten und Ortschaften kommen die Verkehrsteilnehmer besser zu recht, halten sich einigermaßen an die Geschwindigkeitsbegrenzung und nehmen gegenüber den anderen mehr Rücksicht. Diese Erfahrung erklären Anwesende mit der unterschiedlichen Mentalität und Verkehrskultur - je nach Stadt und Landesregion - und vergleichen Zürich mit Bern.

Ein Workshopteilnehmer vermisst in der Diskussion den Begriff «Koexistenz», das Miteinander und die Rücksicht aufeinander, als wichtigen Faktor für das Funktionieren einer Tempo-30-Zone. Solange der Autoverkehr gegenüber dem Velo- und Fussverkehr so dominant ist und Vortritt habe, ist Koexistenz nicht möglich, lautet der Einwand. Doch, in Köniz auf der Schwarzenburgerstrasse funktioniere trotz hohem Verkehrsaufkommen dieses Modell und oft

gewähren die Autofahrer den Fussgängern den Vortritt. Voraussetzung sei jedoch die flächige Querungsmöglichkeit.

Für das Problem der Geschwindigkeitsüberschreitung in Tempo-30-Zonen gibt es zwei Vorschläge zur Besserung. Erstens: Nicht immer wird die ganze Zone auf Tempo 30 eingerichtet. Man lässt auf verkehrsorientierten Durchgangsstrassen Tempo 50 zu und bringt die entsprechenden Signale an. Zweitens ist es auch möglich, mit elektronischen Anzeigen die erlaubte Fahrgeschwindigkeit je nach Tageszeit und Verkehrsaufkommen zu wechseln und so den Verkehrsfluss zu optimieren.

Eine Lösung wäre gewiss auch, die Fahrgeschwindigkeit in der ganzen Stadt zu reduzieren, generell Tempo 30 innerorts. Alle Strassen sind gleichgestellt, für alle Strassen gilt das gleiche Tempo und es gibt keine Netzhierarchie mehr. Der Transitverkehr umfährt die Stadt, der Pendelverkehr wird vor der Stadt mit einem ÖV-Angebot abgefangen. Tempo-30-Zonen im heutigen Sinne braucht es dann keine mehr.

«Tempo 30 innerorts» ist nicht nur eine wage Idee, sie war einmal Thema einer nationalen Initiative, die zwar scheiterte. Heute wird es wieder konkret gefordert und auch von einigen Stadtverwaltungen – wie in Zürich – angestrebt. Es sei nur eine Frage der Zeit und der politischen Kräfte, bis dieses Ziel erreicht sei, meint ein Verkehrsplaner. Er erinnert sich noch an die Kämpfe in den Sechziger Jahren, als man Tempo 50 innerorts forderte und schliesslich durchsetzte. Die Tempovorgaben sind im Wandel, Verkehrsregimes ändern sich laufend und wir reden heute an unserer Fachtagung von momentanen Problemen und keinen endgültigen Lösungen, so sein abschliessendes Wort.

Fachtagung: Querung für den Fussverkehr bei Tempo 30



Dienstabteilung Verkehr
Jürg Christen

Rechtsgrundlagen / Verbindlichkeit Stadt Zürich

Verordnung Tempo 30 Zonen / 741.213.3

Art. 4, Abs. 2: Verkehrsrechtliche Massnahmen

...“Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig“...

...“Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

Handhabung in der Praxis

Bei der Einrichtung von «Tempo 30 Verkehrsregime» werden die Fussgängerstreifen entfernt. Der Strassenquerschnitt wird reduziert. Es werden Widerstände eingebaut (Einbahnregime, versetzte Parkplätze, Trottoir-Überfahrten, Grünflächen etc.)

Neue Übergänge werden nur in Ausnahmefällen realisiert.

Altlasten:
In der Vergangenheit wurde nicht konsequent zurückgebaut.
(«Anwohner-Bedürfnis-Druck»)
Es wird laufend nachgebessert.

Bildbeispiele aus der Praxis



Auslöser Tempo 30 Verkehrsregime

Motivatoren:

Wohnzonen
Lärmsanierung (Massnahmen an der Quelle)
Sicherheit
Planungstrend
Verkehrsberuhigung
Anspruch Bewohner
Aufwertung
Veloförderung
etc.

Trend: Forderung T30 mit Fussgängerstreifen

Bei hohen Fahrzeugfrequenzen → ablehnende Haltung

(Ausnahme Pilotprojekt Hauptachse inkl. Tram durch Quartierzentrum – abgesetzter Mittelstreifen als Querungshilfe)

Erfahrung : Forderung T30 für die Verkehrsberuhigung

Motivator:

Attraktivität als Durchgangstrasse mindern

Resultat:

Verkehrsdruck zu hoch → Unhaltbare Situation
Forderungskatalog (Fussgängerquerungen)

Notmassnahme:

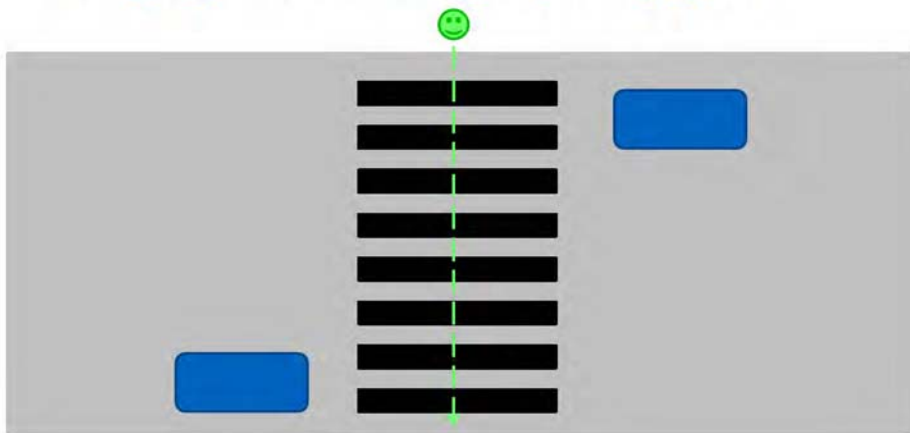
Flankierende Massnahmen mit Zuflussbewirtschaftung

Einführung Tempo 30 / Bullingerstrasse

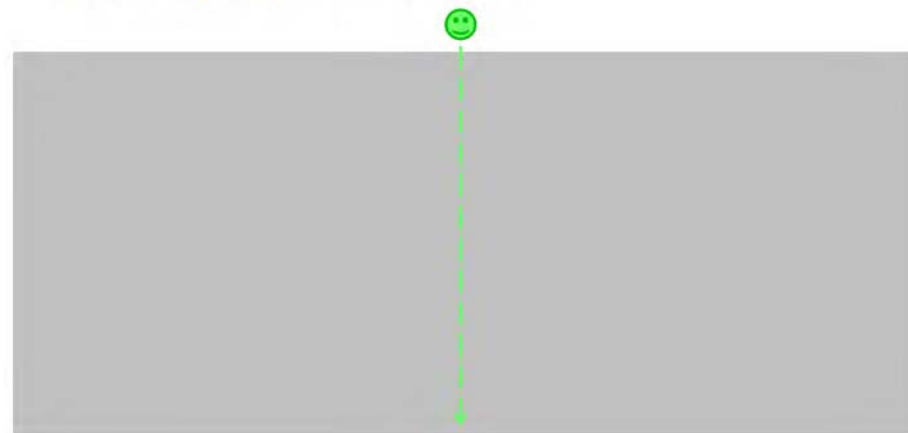
Start mit Schutzinsel ohne Markierung. Grund Schulweg, Schwerverkehr, unsicheres Leistungsniveau



Schulwegsituation 1 Fussgänger- und Fahrzeugfrequenz gegeben



Schulwegsituation 2 Fahrzeugfrequenz < 200 Fz/h



Schulwegsituation 3 Tempo 30



Anordnung von Fussgängerstreifen

Anlagetechnische Kriterien
-Warteräume, Sichtweiten, Beleuchtung etc.

Betriebstechnische Kriterien
-Bündelung Fussgängerfrequenzen, Gehlinie, Fahrzeugfrequenzen > 200 Fz/h,
Abstimmung Netzleistung Fahrzeuge, «Verkehrsfalle Tram»,
Geschwindigkeitsniveau, etc.

Anordnung von Fussgängerstreifen

auf eine interessante Diskussion

und in Erwartung

Danke für die Aufmerksamkeit