

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 13. Mai 2020

412.

Schriftliche Anfrage von Olivia Romanelli und Natalie Eberle betreffend Aufhebung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen und Quartierzentren, Kriterien für die Umsetzung eines «Flächiges Querens in Ortszentren (FLOZ)» und Berücksichtigung von Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen sowie Möglichkeiten für eine Signalisierung der Vortrittsberechtigung für die Fussgängerinnen und Fussgänger

Am 15. Januar 2020 reichten Gemeinderätinnen Olivia Romanelli und Natalie Eberle (beide AL) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/18, ein:

In Tempo-30-Zonen, auf Tempo-30-Strecken und Quartierzentren werden vermehrt Fussgängerstreifen aufgehoben. Den Fussgängerinnen und Fussgängern wird damit der Vortritt im Strassenverkehr entzogen. In vielen Strassenprojekten wird das flächige Queren propagiert, oder bereits als Betriebsregime angewandt. Dadurch wird der MIV zulasten des Fussverkehrs priorisiert.

Für Kinder, Betagte, Personen mit Seh-, Mobilitäts-, oder geistigen Behinderungen stellt diese Praxis eine übermässige Herausforderung dar. Es ist fraglich, ob dies bei der Aufhebung von Fussgängerstreifen genügend berücksichtigt wird. Für die Berücksichtigung dieser spezifischen Nutzungsgruppen bei der Aufhebung von Fussgängerstreifen in Quartierzentren, bezieht sich die Stadt auf die Forschungsarbeit «Flächiges Queren in Ortszentren (FLOZ) - langfristige Wirkung und Zweckmässigkeit» (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, 2017).

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

1. In der Studie wird festgestellt, dass das Prinzip des flächigen Querens ohne Fussgängervortritt unter gegebenen Voraussetzungen ein geeignetes Betriebsregime sein könne. Dazu werden Qualitätsmerkmale erwähnt wie: Abklärung der Querungswunschlinien, intensive Öffentlichkeitsarbeit, bauliche Massnahmen, wenig Veloverkehr, keine Parkierung, wenig Lieferverkehr, maximal zwei Fahrlinien im Gegenverkehr, keine Sichtversperung und ein Leitsystem für Sehbehinderte.

Welche Qualitätsmerkmale müssen für eine Umsetzung von FLOZ, auf die Stadt Zürich bezogen, zwingend gegeben sein? Sind für FLOZ Bereiche in der Stadt Zürich, die vor dieser Studie geplant und umgesetzt wurden, Verbesserungen im Sinne der Studienergebnisse geplant?

2. In der Studie wurde festgestellt, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, auch nach vielen Jahren, die Vortrittsregelung im FLOZ nicht kennen würden.

Wie wird die Bevölkerung in Zürich über das Vortrittsrecht in Tempo-30-Zonen und FLOZ Bereichen informiert? Wie wird sich in der Stadt Zürich, gerade in Stossverkehrszeiten, die Situation mit zunehmender Klarheit über die Vortrittssituation verändern?

3. In der Studie wird die Anzahl Nutzungsgruppen als problematischer Faktor beschrieben. Dazu gehören in Zürich nebst den Zufussgehenden auch der Veloverkehr, Autoverkehr, Tramverkehr, Busverkehr und Gewerbeverkehr.

Welche vergleichbaren Beispiele in Bezug auf den dichten Veloverkehr und den Tramverkehr können als positive Vorbilder für FLOZ in Zürich gelten?

4. Am Beispiel der Löwenstrasse in Zürich werden ungünstige Faktoren genannt wie hoher Veloverkehrsanteil, Lieferverkehr am Fahrbahnrand genannt.

Welche Konsequenzen hat diese Feststellung für andere Situationen in der Stadt, wo FLOZ bereits umgesetzt oder in Planung ist?

- In Unterseen und Zürich wird das flächige Queren u.a. durch die vorhandene Parkierung erheblich eingeschränkt. Hinzu kommt in Zürich das häufige Auftreten von am Fahrbahnrand haltenden Fahrzeugen (Lieferverkehr) sowie ein vergleichsweise hoher Veloverkehrsanteil (und dementsprechend viele konflikthafte Begegnungen zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden). In Uster behindern wartende Busse das flächige Queren, dies sowohl physisch als auch im Hinblick einer einschränkenden Sicht.

5. Konkrete Aussagen zu den Bedürfnissen von Mobilitätsbehinderten sind in der Studie nicht zu finden.

Wie beurteilt die Stadt die Aufhebung von Zebrastreifen in Bezug auf die Bedürfnisse der Mobilitätsbehinderten? Wie und aufgrund welcher Empfehlungen wird in Zürich den Bedürfnissen von Mobilitätsbehinderten (Rollstuhl, Rollator) Rechnung getragen?

Im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen konnten in Widnau eine Person mit einer Sehbehinderung und zwei mit Mobilitätsbehinderungen befragt werden. In Köniz füllte eine gehörlose Person den Fragebogen aus. In Uster konnte eine Person mit Sehbehinderung befragt werden, verschiedene Vereine und Institutionen leiteten entsprechende Informationen an Betroffene mit einer Mobilitätsbehinderung weiter, jedoch erfolgte keine weitere Rückmeldung. In Thun allerdings konnten sowohl zwei Personen mit Sehbehinderung, als auch zwei Personen mit Mobilitätsbehinderung befragt werden.

6. Wie werden die Bedürfnisse der Sehbehinderten bei der Aufhebung von Fussgängerstreifen in FLOZ Bereichen, aber auch in Tempo 30 Zonen, berücksichtigt? Wie beurteilt der Stadtrat die Aussagen der 3 (von 5) sehbehinderten Personen, dass ihre Führhunde mit der Situation überfordert seien?

Besonders das Fehlen eines Übergangs, bei welchem Fussgänger den Vortritt haben, wurde als Hauptnachteil besonders oft genannt von Personen mit einer visuellen Einschränkung. Der Fahrverkehr sei beim flächigen Queren schwieriger einschätzbar und die Personen fühlten sich dadurch stärker kognitiv beansprucht. Drei der fünf Personen mit einer Sehbehinderung schilderten dabei, dass ohne Fussgängerstreifen zudem ihr Führhund überfordert sei und die trainierten Kommandos nicht mehr umsetzen könne.

7. In der Studie wurden insgesamt 55 Seniorinnen und Senioren befragt. Es ist unklar, wie viele Personen mit Gehhilfen unterwegs waren. Es ist auch unklar, wie viele Personen davon tatsächlich den FLOZ Bereich querten.

Wie beurteilt die Stadt die Situation und die Zufriedenheit von Betagten mit Gehhilfen, wenn Fussgängerstreifen aufgehoben werden? Welche Rückmeldungen hat man aus dieser Nutzungsgruppe erhalten?

8. Für Kinder wird das Queren der Strassen ohne Fussgängerstreifen massiv erschwert. Fussgängerstreifen werden nur belassen, wenn sie den Schulweg betreffen.

Ist es aus Sicht des Stadtrates legitim, die Einführung von FLOZ in der Stadt Zürich auf eine Studie abzustützen, in der schweizweit 3 Kinder, beziehungsweise deren Eltern, teilnahmen? Welche Bedeutung wird der selbständigen Nutzung des öffentlichen Raums durch Schulkinder ausserhalb des direkten Schulwegs beigemessen?

4.3.3 Befragungen spezifischer Nutzergruppen

Generell fiel der Rücklauf an Fragebögen von Eltern zu befragender Schulkinder gering aus. Mit Bezug auf den Befragungsort Widnau konnten die Kontaktdaten dreier Familien ermittelt werden, von denen zwei Fragebögen zurückgeschickt wurden. Mit Blick auf Köniz wurde mitgeteilt, dass es keine Schulkinder gäbe, die auf ihrem Schulweg den FLOZ-Bereich queren müssten; aus Uster sowie Thun kam keine Rückmeldung.

9. Wie beurteilt der Stadtrat die bisherige Erfahrung mit der Aufhebung von Fussgängerstreifen? Welche Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden bisher entgegengenommen und erfasst?
10. Muss jeder Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen/-Strecken einzeln begründet werden?
11. Viele der oben genannten Probleme liessen sich durch eine Vortrittsberechtigung der Zufussgehenden lösen. Welche Möglichkeiten bestehen, eine solche zu signalisieren?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

Beim Umgang mit Fussgängerstreifen ist grundsätzlich zwischen Situationen in Wohnquartieren einerseits und in Quartierzentren oder in zentralen Stadtbereichen andererseits zu unterscheiden.

In Wohnquartieren werden seit vielen Jahren Tempo-30-Zonen eingerichtet, auch unter Aufhebung von Fussgängerstreifen, sofern keine besonderen Vortrittsbedürfnisse vorliegen (z. B. Schulwege). Diese Form der Gestaltung und des Betriebs von Strassen in den Quartieren hat sich bewährt. Die Beantwortung der Fragen 8 bis 11 bezieht sich auf solche Situationen.

In Quartierzentren und zentralen Stadtbereichen liegt eine andere Situation vor: Einem meist hohen Autoverkehrsaufkommen stehen häufig hohe Fussverkehrsfrequenzen gegenüber. Die publikumsorientierten Nutzungen führen zu dispersen Wunschlinien der Zufussgehenden, die Verkehrsdichte ist wesentlich höher als in den Wohnquartieren. Die in der Schriftlichen Anfrage angeführte Forschungsarbeit «Flächiges Queren in Ortszentren – langfristige Wirksamkeit und Zweckmässigkeit» untersucht solche Situationen.

Die Abkürzung FLOZ stand ursprünglich für das «Fussgängerstreifenlose Ortszentrum» und neu für das «Flächige Queren in Ortszentren». Der erwähnte Forschungsbericht definiert Voraussetzungen, die für FLOZ erfüllt sein sollten. Dazu gehören eine flächige Verteilung der Fussverkehrs-Wunschlinien, höchstens zwei Fahrstreifen und ausreichende Sichtverhältnisse. Eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums mit Betonung des Zentrumcharakters unterstützt ein entsprechendes Verkehrsverhalten. Begünstigende Faktoren sind u. a. viel Fussverkehr, tiefe Geschwindigkeiten, Mehrzweckstreifen, minimaler Niveauunterschied zwischen Trottoir und Fahrbahn, taktil-visuelle Leitlinien für Sehbehinderte sowie Öffentlichkeitsarbeit bei der Einführung.

In der Stadt Zürich gibt es keine als FLOZ-Bereiche definierten Strassenräume. Es gibt auch kein konsolidiertes städtisches Konzept, wie und wo zukünftig FLOZ-Bereiche umzusetzen wären. Allerdings gibt es einzelne Bereiche, die einen entsprechenden Charakter aufweisen und wo FLOZ-Umsetzungen vorgesehen sind. Deren genaue Ausgestaltung wird in sogenannten Betriebs- und Gestaltungskonzepten unter Beteiligung der unterschiedlichen Betroffenen erarbeitet, wobei die örtlichen, stadträumlichen und verkehrlichen Verhältnisse berücksichtigt werden.

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

Zu Frage 1 («In der Studie wird festgestellt, dass das Prinzip des flächigen Querens ohne Fussgängervortritt unter gegebenen Voraussetzungen ein geeignetes Betriebsregime sein könne. Dazu werden Qualitätsmerkmale erwähnt wie: Abklärung der Querungswunschlinien, intensive Öffentlichkeitsarbeit, bauliche Massnahmen, wenig Veloverkehr, keine Parkierung, wenig Lieferverkehr, maximal zwei Fahrlinien im Gegenverkehr, keine Sichtversperrung und ein Leitsystem für Sehbehinderte.

Welche Qualitätsmerkmale müssen für eine Umsetzung von FLOZ, auf die Stadt Zürich bezogen, zwingend gegeben sein? Sind für FLOZ Bereiche in der Stadt Zürich, die vor dieser Studie geplant und umgesetzt wurden, Verbesserungen im Sinne der Studienergebnisse geplant?»):

Wie einleitend erwähnt, gibt es in Zürich bislang keine als solche definierten FLOZ-Bereiche. Allenfalls können die Löwenstrasse zwischen Sihlporte und Löwenplatz und der neu gestaltete Abschnitt der Mutschellenstrasse beim Morgental in Wollishofen als FLOZ-Bereich betrachtet werden, da sie einen vergleichbaren Charakter aufweisen. Zwingende Voraussetzungen für eine systematische Umsetzung von FLOZ in der Stadt Zürich sind aktuell nicht festgelegt. Die Ergebnisse der Studie fliessen jedoch in Neugestaltungen ein.

Zu Frage 2 («In der Studie wurde festgestellt, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, auch nach vielen Jahren, die Vortrittsregelung im FLOZ nicht kennen würden.

Wie wird die Bevölkerung in Zürich über das Vortrittsrecht in Tempo-30-Zonen und FLOZ-Bereichen informiert? Wie wird sich in der Stadt Zürich, gerade in Stossverkehrszeiten, die Situation mit zunehmender Klarheit über die Vortrittsituation verändern?»):

Die Bevölkerung wird nicht in Form von breit angelegten Kampagnen oder mit ähnlichen Massnahmen informiert. Im Vordergrund stehen bislang vielmehr Informationsmassnahmen bei konkreten Projekten. So ist im Zentrum Albisrieden die Umgestaltung der Albisriederstrasse ohne Fussgängerstreifen und mit Mehrzweckstreifen sowie im Bereich der Nordbrücke in Wipkingen ein Versuch mit Aufhebung der Fussgängerstreifen und Markierung eines Mittelstreifens vorgesehen. In beiden Fällen ist Tempo 30 vorgesehen oder bereits umgesetzt. Hier ist begleitende Öffentlichkeitsarbeit geplant.

Aufgrund der Erfahrungen mit FLOZ an anderen Orten kann davon ausgegangen werden, dass sich mit solchen Massnahmen die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden verbessert. Insgesamt dokumentiert die erwähnte Studie bei entsprechenden Randbedingungen sowie sorgfältiger Umsetzung positive Erfahrungen mit fussgängerstreifenlosen Ortszentren. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund von fehlenden oder ungenügenden Rückmeldungen von bestimmten Bevölkerungsgruppen, die Ergebnisse nicht repräsentativ sind.

Zu Frage 3 («In der Studie wird die Anzahl Nutzungsgruppen als problematischer Faktor beschrieben. Dazu gehören in Zürich nebst den Zufussgehenden auch der Veloverkehr, Autoverkehr, Tramverkehr, Busverkehr und Gewerbeverkehr.

Welche vergleichbaren Beispiele in Bezug auf den dichten Veloverkehr und den Tramverkehr können als positive Vorbilder für FLOZ in Zürich gelten?»):

Städtebauliche bzw. ortsbauliche sowie verkehrliche Situationen können nie 1:1 verglichen werden. Aus den untersuchten Beispielen können jedoch Rückschlüsse für Strassenbauprojekte in der Stadt Zürich gezogen werden. Insbesondere die Schwarzenburgstrasse in Köniz ist mit Blick auf Zürcher Verhältnisse ein interessantes Projekt. Abgesehen vom Tramverkehr sind dort alle erwähnten Nutzergruppen vertreten. Die Verkehrsbelastung ist mit rund 17 000 Fahrzeugen pro Tag sehr hoch. Die Einführung von FLOZ hat in Köniz u. a. zu direkteren, sprich kürzeren Wegen für den Fussverkehr und zur Reduktion der Durchfahrtszeiten für den Bus- und Autoverkehr geführt.

Zu Frage 4 («Am Beispiel der Löwenstrasse in Zürich werden ungünstige Faktoren genannt wie hoher Veloverkehrsanteil, Lieferverkehr am Fahrbahnrand genannt.

Welche Konsequenzen hat diese Feststellung für andere Situationen in der Stadt, wo FLOZ bereits umgesetzt oder in Planung ist?»):

- In Unterseen und Zürich wird das flächige Queren u.a. durch die vorhandene Parkierung erheblich eingeschränkt. Hinzu kommt in Zürich das häufige Auftreten von am Fahrbahnrand haltenden Fahrzeugen (Lieferverkehr) sowie ein vergleichsweise hoher Veloverkehrsanteil (und dementsprechend viele konflikthafte Begegnungen zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden). In Uster behindern wartende Busse das flächige Queren, dies sowohl physisch als auch im Hinblick einer einschränkenden Sicht.

Die Bereiche des flächigen Querens sollten möglichst frei von Sichthindernissen sein, dies wird bereits in der Planung der Strassenräume so berücksichtigt. Für den Anlieferverkehr werden nach Möglichkeit spezifische Felder ausserhalb der Querungsbereiche oder hinter dem Trottoir angeordnet. Haltestellen mit ihren hohen Haltekanten können das freie Queren ebenfalls beeinträchtigen. FLOZ-Abschnitte sollten sich deshalb nicht auf Haltestellenbereiche beschränken.

Die Löwenstrasse wurde, wie in der Studie erwähnt, vor 1990 neu gestaltet. Sie gilt insbesondere aufgrund der häufigen Querparkierung, die das flächige Queren und Sichtverhältnisse einschränkt, nicht als Idealbeispiel für FLOZ.

Zu Frage 5 («Konkrete Aussagen zu den Bedürfnissen von Mobilitätsbehinderten sind in der Studie nicht zu finden.

Wie beurteilt die Stadt die Aufhebung von Zebrastreifen in Bezug auf die Bedürfnisse der Mobilitätsbehinderten? Wie und aufgrund welcher Empfehlungen wird in Zürich den Bedürfnissen von Mobilitätsbehinderten (Rollstuhl, Rollator) Rechnung getragen?»):

Im Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen konnten in Widnau eine Person mit einer Sehbehinderung und zwei mit Mobilitätsbehinderungen befragt werden. In Köniz füllte eine gehörlose Person den Fragebogen aus. In Uster konnte eine Person mit Sehbehinderung befragt werden, verschiedene Vereine und Institutionen leiteten entsprechende Informationen an Betroffene mit einer Mobilitätsbehinderung weiter, jedoch erfolgte keine weitere Rückmeldung. In Thun allerdings konnten sowohl zwei Personen mit Sehbehinderung, als auch zwei Personen mit Mobilitätsbehinderung befragt werden.

Die Behindertenkonferenz Zürich war beim in der Antwort zu Frage 2 erwähnten Projekt in Albisrieden in die Planung einbezogen. Personen mit Sehbehinderung werden geeignete Querungsstellen, die mit taktiler Markierung und Aufmerksamkeitsfeldern gekennzeichnet sind, vorfinden. Sehbehinderte zeigen ihren Querungswunsch mit dem Stock an und ihnen ist der Vortritt zu gewähren.

In den Bereichen mit flächigem Fussgängerqueren werden die Randsteine wie bei Fussgängerstreifen abgesenkt, so dass sie auch mit Rollstuhl und Rollator problemlos überfahren werden können. Falls es einen Mehrzweckstreifen gibt, ist dieser abgesenkt, damit er für mobilitätseingeschränkte Personen befahrbar ist. Zudem ist dessen taktile Erfassbarkeit für Sehbehinderte gewährleistet.

Zu Frage 6 («Wie werden die Bedürfnisse der Sehbehinderten bei der Aufhebung von Fussgängerstreifen in FLOZ Bereichen, aber auch in Tempo 30 Zonen, berücksichtigt? Wie beurteilt der Stadtrat die Aussagen der 3 (von 5) sehbehinderten Personen, dass ihre Führhunde mit der Situation überfordert seien?»):

Besonders das Fehlen eines Übergangs, bei welchem Fussgänger den Vortritt haben, wurde als Hauptnachteil besonders oft genannt von Personen mit einer visuellen Einschränkung. Der Fahrverkehr sei beim flächigen Queren schwieriger einschätzbar und die Personen fühlten sich dadurch stärker kognitiv beansprucht. Drei der fünf Personen mit einer Sehbehinderung schilderten dabei, dass ohne Fussgängerstreifen zudem ihr Führhund überfordert sei und die trainierten Kommandos nicht mehr umsetzen könne.

Für die Sehbehinderten werden auch in FLOZ die Querungsstellen mit taktilen Leitlinien angezeigt. Mehrzweckstreifen werden bei diesen Querungen z. B. durch Pfosten gesichert, so dass sie in diesem Abschnitt ausschliesslich als Querungshilfe für die Zufussgehenden dienen und nicht befahren werden können. Beschwerden, dass Hunde überfordert sind, hat der Stadtrat bisher keine erhalten.

Zu Frage 7 («In der Studie wurden insgesamt 55 Seniorinnen und Senioren befragt. Es ist unklar, wie viele Personen mit Gehhilfen unterwegs waren. Es ist auch unklar, wie viele Personen davon tatsächlich den FLOZ Bereich querten.

Wie beurteilt die Stadt die Situation und die Zufriedenheit von Betagten mit Gehhilfen, wenn Fussgängerstreifen aufgehoben werden? Welche Rückmeldungen hat man aus dieser Nutzungsgruppe erhalten?»):

Spezifische Rückmeldungen sind dem Stadtrat nicht bekannt. Es ist zu berücksichtigen, dass in FLOZ-Bereichen direktes Queren ohne Umwege möglich ist.

Zu Frage 8 («Für Kinder wird das Queren der Strassen ohne Fussgängerstreifen massiv erschwert. Fussgängerstreifen werden nur belassen, wenn sie den Schulweg betreffen.

Ist es aus Sicht des Stadtrates legitim, die Einführung von FLOZ in der Stadt Zürich auf eine Studie abzustützen, in der schweizweit 3 Kinder, beziehungsweise deren Eltern, teilnahmen? Welche Bedeutung wird der selbständigen Nutzung des öffentlichen Raums durch Schulkinder ausserhalb des direkten Schulwegs beigemessen?»):

4.3.3 Befragungen spezifischer Nutzergruppen

Generell fiel der Rücklauf an Fragebögen von Eltern zu befragender Schulkinder gering aus. Mit Bezug auf den Befragungsort Widnau konnten die Kontaktdaten dreier Familien ermittelt werden, von denen zwei Fragebögen zurückgeschickt wurden. Mit Blick auf Kölnitz wurde mitgeteilt, dass es keine Schulkinder gäbe, die auf ihrem Schulweg den FLOZ-Bereich queren müssten; aus Uster sowie Thun kam keine Rückmeldung.

Die Stadt stützt sich bei der Einführung von flächigem Queren ohne Fussgängerstreifen nicht in erster Linie auf die erwähnte Studie. Vielmehr fliessen im konkreten Fall jeweils die Einschätzungen der Schulinstruktion der Stadtpolizei mit ein. So kann bereits bei der Planung der Infrastrukturen auf die Bedürfnisse der Kinder auf dem Schulweg Rücksicht genommen werden. Die Schulkinder werden dann im neuen Regime auch entsprechend instruiert.

Zu Frage 9 («Wie beurteilt der Stadtrat die bisherige Erfahrung mit der Aufhebung von Fussgängerstreifen? Welche Rückmeldungen aus der Bevölkerung wurden bisher entgegengenommen und erfasst?»):

Die Aufhebung von bestehenden Fussgängerstreifen wird in der Bevölkerung in der Regel kritisch aufgenommen. Bei entsprechender kommunikativer Begleitung und Begründung wird die Aufhebung eher akzeptiert. Die Situation der Zufussgehenden beim Queren wird von der Stadt im Rahmen von Wirkungskontrollen überprüft, im Einzelfall wurden Fussgängerstreifen auch wieder markiert, wenn ohne Vortrittsrecht für die Zufussgehenden keine befriedigende Situation erreicht werden konnte.

Zu Frage 10 («Muss jeder Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen/-Strecken einzeln begründet werden?»):

In Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren kommt die Verordnung des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) über Tempo 30 und Begegnungszonen zur Anwendung, die besagt, dass Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich unzulässig sind. In solchen Zonen muss das Beibehalten eines Fussgängerstreifens mit einem besonderen Vortrittsbedürfnis der querenden Zufussgehenden begründet werden (namentlich bei Schulen und Heimen). Für Tempo-30-Strecken müssen Fussgängerstreifen nicht speziell begründet werden. Allerdings muss in Betracht gezogen werden, dass innerhalb von 50 Metern Entfernung zum Fussgängerstreifen die Strasse nicht gequert werden darf. Eine Kombination von flächigem Queren und einem punktuellen Fussgängerstreifen ist deshalb nicht möglich.

Zu Frage 11 («Viele der oben genannten Probleme liessen sich durch eine Vortrittsberechtigung der Zufussgehenden lösen. Welche Möglichkeiten bestehen, eine solche zu signalisieren?»):

Neben der Markierung von Fussgängerstreifen gibt es das Regime «Begegnungszone», in dem die Zufussgehenden überall vortrittsberechtigt sind. Damit eine Begegnungszone wunschgemäss funktioniert, ist aber eine entsprechende Gestaltung des Strassenraums notwendig (keine klare Trennung von Flächen für Fussverkehr und Fahrverkehr), was auf stark befahrenen Strassen das subjektive Sicherheitsgefühl der Zufussgehenden beeinträchtigt. Der Ansatz von fussgängerstreifenlosen Ortszentren beruht auf dem Grundsatz der Koexistenz und der gegenseitigen Rücksichtnahme. Bei grossem Verkehrsaufkommen führt der Fussgängervortritt zu einer teilweise erheblichen Beeinträchtigung des Verkehrsflusses. Zudem be-

steht insbesondere ein Konflikt beim Tramverkehr, da dieser auch in Begegnungszonen vortrittsberechtigt bleibt. Das für die jeweilige Situation passende Verkehrsregime und die Vortrittsverhältnisse müssen in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept integral festgelegt werden.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti