



Beschluss des Stadtrats

vom 5. April 2023

GR Nr. 2023/13

Nr. 990/2023

Schriftliche Anfrage von Anna Graff, Lisa Diggelmann und 4 Mitunterzeichnenden betreffend Schulwegsicherheit, Anzahl Verkehrsunfälle auf Schulwegen, Massnahmen an den Unfallstellen, Beurteilung von Bauprojekten, personelle Ressourcen für die Begleitung, Kommunikation und Nachführung des Schulwegplaners und Faktoren für die Bewertung sowie Einfluss von Temporeduktionen auf die Schulwegsicherheit

Am 11. Januar 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Anna Graff, Lisa Diggelmann (beide SP) und 4 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/13 ein:

Die Stadt Zürich beherbergt 105 Primar- und Sekundarschulen sowie 3 kommunale Sonderschulen mit über 35'500 Schülerinnen. Dass die Kindergärtner:innen, Primar- und Sekundarschüler:innen sicher und unversehrt von ihrem Zuhause zu ihrer Schule und zurück gelangen können, ist fundamental wichtig. Leider kommt es - trotz Schulinstruktionen und Veloprüfung - immer wieder auf dem Schul- oder Nachhauseweg zu Verkehrsunfällen.

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

1. Zu wie vielen Verkehrsunfällen mit Kindergärtner:innen oder Primar-/Sekundarschüler:innen ist es in den letzten fünf Jahren auf Schulwegen in der Stadt Zürich gekommen? Wir bitten um eine Auflistung aller Unfälle mit der Unfallstelle und dem Unfallhergang.
2. Wurden an den Unfallstellen nachträglich Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit getroffen? Falls ja, welche (aufgeschlüsselt nach Unfallstelle)? Falls nein, wieso nicht?
3. Werden neue Gebiete mit Wohnraum überbaut, müssen auch neue bzw. veränderte Schulhauszuteilungen vorgenommen werden. Wie bemüht sich die Stadt in solchen Fällen um sichere Schulwege?
4. Öffentliche und private Bauprojekte, bei denen das Trottoir tangiert wird, bergen für Kinder viele Gefahrenquellen – auch auf dem Schulweg. Beurteilt die Stadt bei solchen Projekten jeweils allfällige Konsequenzen für Schulwege? Falls ja, ergreift die Stadt der Situation entsprechend begleitende Sicherheitsmassnahmen? Falls nein, wieso nicht, und könnte sich die Stadt vorstellen, dies künftig zu tun?
5. Mit der Einführung der Tagesschule können die Räumlichkeiten für die Betreuung nicht immer in unmittelbarer Nähe der Schule sichergestellt werden. Jüngere Kinder werden in solchen Fällen jeweils bei der Schule durch das Betreuungspersonal abgeholt. Wie wird sichergestellt, dass immer genügend personelle Ressourcen für die Begleitung auf dem Schulweg vorhanden sind?
6. Auf maps.stadt-zuerich.ch betreibt die Stadt Zürich einen Schulwegplaner mit den Verläufen geeigneter Schulwege und Bewertungen einiger Schulwegübergänge. (Wie) versucht die Stadt, Erziehungsberechtigten von Schulkindern diese Karte bekannt zu machen?
7. Wie oft erfolgt die Aktualisierung der Karte? Werden auch temporäre Bauprojekte, welche das Trottoir tangieren, in die Karte integriert? Falls nein, wieso nicht?
8. Kinder sind unberechenbar und queren Strassen zum Teil auch an nicht vorhergesehenen Stellen. Somit können nicht nur Übergänge, sondern auch Strecken entlang von Strassen auf Schulwegen gefährlich sein. Könnte sich die Stadt vorstellen, den Verlauf «geeigneter Schulwege» auf dem Schulwegplaner analog zu den Übergängen ebenfalls mit einer Farbkodierung in Bezug auf die Eignung der Strecken zu versehen?
9. Auf dem aktuell aufgeschalteten Schulwegplaner bestehen eine Vielzahl von Schulwegübergängen mit der Bewertung «erhöhte Anforderung» und «anspruchsvoll». Einige Übergänge werden sogar «nicht empfohlen». Beim Escher-Wyss-Platz, wo jüngst ein tödlicher Unfall erfolgte, werden dabei fünf von sieben bewerteten



2/8

Übergängen als «geeignet» eingestuft. Unter Berücksichtigung welcher Faktoren kommt die Bewertung dieser Übergänge zustande? Inwiefern wird insbesondere die kindliche Verkehrswahrnehmung berücksichtigt?

10. Wir bitten um eine Auflistung aller Übergänge mit den Bewertungen «erhöhte Anforderung», «anspruchsvoll» und «nicht empfohlen» nach Schulkreis, sowie a) um eine Einschätzung, welche Massnahmen getroffen werden könnten, um die jeweilige Problemstelle sicherer zu machen (z.B. Entfernung von Parkplätzen, Temporeduktion, dauernde Schulwegbegleitung für Kindergärtner:innen und Unterstufe, etc.) und b) um einen Zeitplan, um diese Massnahmen zu treffen. Wo keine Massnahmen vorgesehen sind, bitten wir um eine Begründung.
11. Wir bitten um eine Auflistung aller Strassenzüge mit Tempo 50 innerhalb der relevanten Umkreise aller Schulhäuser der Volksschule sowie der drei kommunalen Sonderschulen, nach Schulkreis und Schulhaus, sowie um eine Einschätzung, ob auf diesen Strassenzügen zur Schulwegsicherung Tempo 30 verfügt werden könnte.
12. Bei Temporeduktionen auf Tempo 30 werden in der Regel Fussgänger:innenstreifen aufgehoben. Achtet die Stadt bei entsprechenden Temporeduktionen auf die Schulwegsicherheit und verzichtet auf die Aufhebung von Fussgänger:innenstreifen auf Schulwegen? In welchen Fällen werden die Fussgänger:innenstreifen auf Schulwegen trotzdem aufgehoben (Bitte um einige konkrete Beispiele)?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Jeder schwere Unfall, bei dem sich eine Person verletzt, bringt Schmerz und Leid. Wenn Kinder von schweren Unfällen betroffen sind, berührt dies ganz besonders. Die Stadt engagiert sich seit vielen Jahren intensiv für die Instruktion der Schulkinder, damit sie Gefahren erkennen und sich sicher im Verkehr bewegen können, zuerst zu Fuss und später auch mit dem Velo. Die Schulinstruktion der Stadtpolizei und die für die Verkehrssicherheit zuständige Dienstabteilung Verkehr machen mit Präventionsarbeit auch die anderen Verkehrsteilnehmenden darauf aufmerksam, worauf besonders geachtet werden muss. Der Online-Stadtplan (www.maps.stadt-zuerich.ch) bietet die Möglichkeit, Angaben zur Verkehrssicherheit auf dem Schulweg einzublenden.

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

Frage 1

Zu wie vielen Verkehrsunfällen mit Kindergärtnerinnen und Kindergärtnern oder Primar-/Sekundarschülerinnen und -schülern ist es in den letzten fünf Jahren auf Schulwegen in der Stadt Zürich gekommen? Wir bitten um eine Auflistung aller Unfälle mit der Unfallstelle und dem Unfallhergang.

Die Beantwortung dieser Frage basiert auf den Informationen aus der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik (VUSTA) der Stadt Zürich. Der schweizweit verbindlichen Definition der VUSTA folgend gilt als Verkehrsunfall auf dem Schulweg, wenn das beteiligte auf dem Weg zur oder von der Schule befindliche Kind das sechzehnte Altersjahr noch nicht erreicht hat. Gemäss dieser Definition wurden in den vergangenen fünf Jahren mit abgeschlossener Jahresstatistik (2017–2021) auf dem Stadtgebiet Zürich 109 Schulwegunfälle polizeilich registriert, also rund 22 bekannte Ereignisse pro Jahr. Dabei wurden 94 Schulkinder verletzt, 11 davon schwer. Eine vollständige Auflistung aller 109 Einzelereignisse mit den anonymisierten Unfallhergängen und Unfallskizzen ist umfangreich. Sie ist auf Anfrage bei der Dienstabteilung Verkehr erhältlich.



3/8

Frage 2

Wurden an den Unfallstellen nachträglich Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit getroffen? Falls ja, welche (aufgeschlüsselt nach Unfallstelle)? Falls nein, wieso nicht?

Verkehrsunfälle auf dem Schulweg sind in der Stadt Zürich glücklicherweise seltene Ereignisse mit meist vielfältigen Ursachen, die zur Hauptsache im Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und manchmal auch in möglichen Defiziten der Infrastruktur zu suchen sind. Schulwegunfälle sind zu einem grossen Teil auf das Verhalten der erwachsenen Beteiligten zurückzuführen, zum Beispiel auf Unaufmerksamkeit oder unangepasste Geschwindigkeit von motorisierten Fahrzeugführenden oder Velofahrenden. Falls jedoch Hinweise auf Optimierungspotenzial an der Infrastruktur vorliegen, werden entsprechende Sanierungsmassnahmen auf Schulwegen mit höchster Priorität bearbeitet. Zum einen werden die Schulwegbedürfnisse in der mittel- bis langfristigen Planung und Projektierung von Strassenbauprojekten berücksichtigt. Zum anderen kann in Abhängigkeit von der örtlichen Situation sowie unter Einhaltung der gesetzlichen Grundlagen auf eine breite Palette von kurzfristigen Sofortmassnahmen zurückgegriffen werden. Zu den bewährten Sanierungsmassnahmen, die kurzfristig umgesetzt werden können, gehören:

- Auffrischung oder Ergänzung von Markierungen und Signalisationen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, zum Beispiel Fussgängerstreifen, markierte Trottoirs, Sicherheitslinien, Kinder-«Füssli», Halteverbotslinien, Achtung-Schule-Signale oder -Markierungen.
- Bauliche Anpassungen und Einbauten wie zum Beispiel Pfosten, Geländer, Aufpflästerungen, Trottoirnasen oder Schutzinseln, die den Verkehr verlangsamen, die Sichtweiten verbessern und den Kindern zusätzlichen Schutz gewähren.
- Optimierungen der Lichtsignalanlagen, wie zum Beispiel verlängerte Grünzeiten, konfliktfreie Grünphasen, synchrones Grün über mehrere Fahrstreifen, Schulwegprogramme zu Schulwegzeiten oder Rundumgrün.
- Schulung und Sensibilisierung der Eltern, Kinder und weiterer Beteiligter auf die konkreten Besonderheiten eines Schulwegs in den Schulen, im Rahmen von Begehungen vor Ort oder an Elternabenden und anderen Veranstaltungen.

Konkrete Beispiele von Optimierungen an der Infrastruktur in der jüngsten Vergangenheit sind unter vielen anderen die Auffrischung eines Fussgängerstreifens an der Bergstrasse, die Einführung von Tempo-30 und Signalisation «Achtung Schule» an der Roswiesenstrasse, die Erweiterung einer Tempo-30-Zone an der Bachtobelstrasse, die Sensibilisierung der Elternschaft eines Kindergartens an der Wehntalerstrasse, oder das Anbringen eines neuen Fussgängerstreifens an der Zürichberg-/Schneckenmannstrasse.

Frage 3

Werden neue Gebiete mit Wohnraum überbaut, müssen auch neue bzw. veränderte Schulhauszuteilungen vorgenommen werden. Wie bemüht sich die Stadt in solchen Fällen um sichere Schulwege?



4/8

Bei Überbauungen von neuen Gebieten mit Wohnraum werden unter Federführung des Amtes für Städtebau Gestaltungspläne entwickelt. Dabei werden die Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt. Das Tiefbauamt und die Dienstabteilung Verkehr werden einbezogen und prüfen Anpassungen am öffentlichen Strassenraum, die aufgrund von Überbauungen nötig werden. Das Schulwegnetz wird angepasst und die Übergänge überprüft.

Bei Neubauten wird in der Regel auch die Schulraumfrage mitberücksichtigt. So werden bei der Planung eines neuen Quartiers Kindergarten- oder Betreuungslokale eingebunden. Dies ermöglicht den Kindergartenkindern den Besuch des Kindergartens sowie der schulischen Betreuung vor Ort.

Grundsätzlich teilen Kreisschulbehörden die Schulkinder den Schuleinheiten zu. Es ist dabei nicht immer möglich, die nächstgelegene Schulanlage zu berücksichtigen. Wird in einem solchen Fall der Schulweg als schwierig eingeschätzt, so stehen der Kreisschulbehörde verschiedene Optionen offen:

- Beratung der Zuteilungsverantwortlichen durch die Schulinstruktion der Stadtpolizei
- Infoabend für betroffene Eltern unter Einbezug der Schulinstruktion
- Einrichtung eines Begleitdienstes für die betroffenen Schulkinder

Ist der Schulweg nicht zumutbar, so besteht die Möglichkeit der Organisation eines Schultransports durch das Schulamt.

Frage 4

Öffentliche und private Bauprojekte, bei denen das Trottoir tangiert wird, bergen für Kinder viele Gefahrenquellen – auch auf dem Schulweg. Beurteilt die Stadt bei solchen Projekten jeweils allfällige Konsequenzen für Schulwege? Falls ja, ergreift die Stadt der Situation entsprechend begleitende Sicherheitsmassnahmen? Falls nein, wieso nicht, und könnte sich die Stadt vorstellen, dies künftig zu tun?

Falls im Rahmen der Planung eines geplanten Hoch- oder Tiefbaus erkennbar wird, dass dieser die Sicherheit eines bestehenden Schulwegs auf dem Trottoir oder einer Strassenquerung potenziell beeinträchtigt, sucht die Stadtverwaltung bereits in der Planungsphase nach einer zumutbaren Alternative oder schafft eine alternative Führung des Schulwegs. Die Dienstabteilung Verkehr nimmt Rückmeldungen von Kindern, Eltern oder der Schule entgegen, um für die Dauer einer Baustelle einen temporären Schulweg so sicher wie möglich einzurichten.

Ergänzend dazu hat die Schulinstruktion der Stadtpolizei in Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr einen Virtual Reality Film geschaffen, der Erwachsenen die mögliche Gefährdung von Kindern im Bereich von Baustellen aufzeigt. In der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik war bisher keine Häufung von Schulwegunfällen im Bereich von Baustellen zu erkennen.



5/8

Frage 5

Mit der Einführung der Tagesschule können die Räumlichkeiten für die Betreuung nicht immer in unmittelbarer Nähe der Schule sichergestellt werden. Jüngere Kinder werden in solchen Fällen jeweils bei der Schule durch das Betreuungspersonal abgeholt. Wie wird sichergestellt, dass immer genügend personelle Ressourcen für die Begleitung auf dem Schulweg vorhanden sind?

Die Verantwortung für die Wege zwischen der schulischen Betreuung und dem Unterrichtsort liegt bei den einzelnen Schulen. In der Praxis bedeutet dies, dass die Betreuungsmitarbeitenden zu Beginn des Schuljahres sicherstellen, dass die Schulkinder, die neu die schulische Betreuung besuchen, den Weg zwischen Betreuungseinrichtung und Schule kennen.

Möglich ist, dass einzelne Schulkinder einer ausserordentlichen Betreuung bedürfen, damit sie die Wege zwischen Betreuungseinrichtung und Unterrichtsort bewältigen können. Ausserdem ist nicht ausgeschlossen, dass der Weg zwischen Betreuungseinrichtung und Unterrichtsort anspruchsvoll ist. Lösungen für diese erhöhten Anforderungen müssen im Einzelfall gefunden werden.

In der Regel organisiert die Betreuungseinrichtung aus den eigenen, personellen Ressourcen eine entsprechende Begleitung. Ist dies organisatorisch nicht möglich, so besteht die Möglichkeit der Einrichtung einer Schulwegbegleitung, die durch die Stadt für diese Aufgabe angestellt wird.

Frage 6

Auf maps.stadt-zuerich.ch betreibt die Stadt Zürich einen Schulwegplaner mit den Verläufen geeigneter Schulwege und Bewertungen einiger Schulwegübergänge. (Wie) versucht die Stadt, Erziehungsberechtigten von Schulkindern diese Karte bekannt zu machen?

Der Schulwegplan kann und soll zu verschiedenen Zwecken genutzt werden und richtet sich nicht nur an Erziehungsberechtigte. So dient er den Verantwortlichen der Kreisschulbehörden für die Zuteilung der Schulkinder. Auch die Dienstabteilung Verkehr, das Tiefbauamt und die Stadtpolizei nutzen den Schulwegplan für ihre Arbeit.

Die Verantwortung für die Kinder auf dem Schulweg liegt bei den Eltern. Die Eltern oder die Sorgeberechtigten sorgen unter Einbezug des Alters und des Entwicklungsstands des Kindes sowie unter Berücksichtigung des Gefahrenpotenzials, das der individuelle Schulweg birgt, dafür, dass das Kind lernt, diesen Weg selbständig zu bewältigen. Sie bestimmen, ob und welche Fortbewegungsmittel ihr Kind dabei nutzen darf.

Bei der Zuteilung der Schulkinder auf die Schulen werden auch in Bezug auf die Schulwege bestmögliche Lösungen angestrebt (vgl. auch Antwort auf Frage 3).

Der Schulwegplan kann Eltern als Empfehlung und Hilfe dienen, um einen sicheren Schulweg zu wählen.

Frage 7

Wie oft erfolgt die Aktualisierung der Karte? Werden auch temporäre Bauprojekte, welche das Trottoir tangieren, in die Karte integriert? Falls nein, wieso nicht?



6/8

Die auf dem Stadtplan definierten Schulwege und Schulwegquerungen werden laufend aktualisiert. Es besteht jedoch kein Anspruch auf Vollständigkeit, da die Schulwege sehr individuell und agil sind.

Temporäre Bauprojekte, die das Trottoir tangieren, werden aktuell im Schulwegplan nicht abgebildet. Eine tagesaktuelle Bewirtschaftung aller Bauprojekte im Schulwegplan wäre sehr aufwändig und würde zusätzliche personelle Ressourcen benötigen.

Frage 8

Kinder sind unberechenbar und queren Strassen zum Teil auch an nicht vorhergesehenen Stellen. Somit können nicht nur Übergänge, sondern auch Strecken entlang von Strassen auf Schulwegen gefährlich sein. Könnte sich die Stadt vorstellen, den Verlauf «geeigneter Schulwege» auf dem Schulwegplaner analog zu den Übergängen ebenfalls mit einer Farbkodierung in Bezug auf die Eignung der Strecken zu versehen?

Eine Bewertung nach Schwierigkeitsgrad aller möglichen erfassten Schulwege im Schulwegplan ist nicht möglich, da die Wege komplex sind und der Start- und Endpunkt eines jeweiligen Schulwegs nicht definiert ist.

Frage 9

Auf dem aktuell aufgeschalteten Schulwegplaner bestehen eine Vielzahl von Schulwegübergängen mit der Bewertung «erhöhte Anforderung» und «anspruchsvoll». Einige Übergänge werden sogar «nicht empfohlen». Beim Escher-Wyss-Platz, wo jüngst ein tödlicher Unfall erfolgte, werden dabei fünf von sieben bewerteten Übergängen als «geeignet» eingestuft. Unter Berücksichtigung welcher Faktoren kommt die Bewertung dieser Übergänge zustande? Inwiefern wird insbesondere die kindliche Verkehrswahrnehmung berücksichtigt?

Bei der Bewertung von Übergängen werden mitunter folgende Faktoren berücksichtigt:

- Signalisierte Geschwindigkeit
- Anhaltebereitschaft
- Sichtweiten (Sichtbehinderungen)
- Verkehrsaufkommen
- Querungshilfen
 - Fussgängerstreifen
 - Fussgängerinsel
 - Trottoirnase
 - Lichtsignalanlage
- Verkehrsberuhigende Massnahmen
 - Trottoirüberfahrt
 - Schwelle
- Mehrfachanforderungen
 - Mehrspurige Fahrbahn
 - Tramvortritt
 - Konfliktgrün (abbiegende Fahrzeuge)



7/8

Die kindliche Verkehrswahrnehmung wird bei der Einstufung der Übergänge unter folgenden Gesichtspunkten berücksichtigt:

- Feststellungen und Erfahrungswerte der Schulinstruktorinnen und -instruktoren aus dem Verkehrsunterricht und der Schulwegsicherung.
- bfu-Grundlagen (Entwicklungspsychologische Grundlagen, Andrea Uhr, 2015) (https://www.bfu.ch/media/nrebgekc/bfu_2-267-01_bfu-grundlagen-entwicklungspsychologische-grundlagen-ueberblick-und-bedeutung-fuer-die-verkehrssicherheit.pdf).

Frage 10

Wir bitten um eine Auflistung aller Übergänge mit den Bewertungen «erhöhte Anforderung», «anspruchsvoll» und «nicht empfohlen» nach Schulkreis, sowie a) um eine Einschätzung, welche Massnahmen getroffen werden könnten, um die jeweilige Problemstelle sicherer zu machen (z.B. Entfernung von Parkplätzen, Temporeduktion, dauernde Schulwegbegleitung für Kindergärtnerinnen und Kindergärtner sowie Unterstufe usw.) und b) um einen Zeitplan, um diese Massnahmen zu treffen. Wo keine Massnahmen vorgesehen sind, bitten wir um eine Begründung.

Der Stadtrat verzichtet mit Blick auf das Verhältnis zwischen dem Aufwand für eine solche Auflistung sowie dem damit verbundenen aktuellen Mehrwert auf eine detaillierte Beantwortung dieser Frage. Das Ziel der weiteren Verbesserung der Schulwegsicherheit ist mit der stetigen Aufgabenerfüllung durch die zuständigen Dienstabteilungen zu fördern. In der Stadt Zürich erschliessen über 3000 Fussgängerstreifen ein engmaschiges Fusswegnetz, aber noch nicht jeder Fussgängerstreifen ist für Kinder jeder Entwicklungsstufe empfehlenswert. Der Schulwegplan der Stadt Zürich zeigt empfohlene Schulwege auf und weist auf nicht empfohlene Querungsstellen hin. Sowohl in der Planung und Projektierung von Strassenbauprojekten als auch mittels kurz- bis mittelfristiger Sanierungsmassnahmen wird kontinuierlich daran gearbeitet, möglichst viele Querungen für Schulkinder empfehlenswert zu machen. In gewissen Fällen ist eine Querung jedoch auch auf längere Sicht nicht als Schulweg zu empfehlen (Beispiel: Querung über mehrere Fahrstreifen und das Eigentrasse des Trams ohne Lichtsignalanlage). In Ausnahmefällen kann es daher notwendig sein, dass Schulkinder einen vertretbaren Umweg gehen müssen, um eine sichere Querungsstelle zu erreichen.

Frage 11

Wir bitten um eine Auflistung aller Strassenzüge mit Tempo 50 innerhalb der relevanten Umkreise aller Schulhäuser der Volksschule sowie der drei kommunalen Sonderschulen, nach Schulkreis und Schulhaus, sowie um eine Einschätzung, ob auf diesen Strassenzügen zur Schulwegsicherung Tempo 30 verfügt werden könnte.

Die Erstellung der beantragten Auflistung wäre mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden. Die Zugänge zu den Schulhäusern, Kindergärten, Kindertagesstätten, Horten und weiteren Einrichtungen für Kinder befinden sich aus Sicherheitsgründen mehrheitlich an Quartierstrassen. Auf solchen hat die Stadt – wie viele andere Schweizer Städte – Tempo 30 in der Vergangenheit mehrheitlich eingeführt.

Der Stadtrat hat das Gesamtkonzept zur dritten Etappe der Strassenlärmsanierung am 1. Dezember 2021 verabschiedet (Stadtratsbeschluss Nr. 1217/2021). Mit diesem Beschluss ist die



8/8

Einführung von Tempo 30 auf weiteren Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen vorgesehen. Durch die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit wird nicht nur die Lärmsituation verbessert, sondern auch die Sicherheit erhöht. Das Konzept zur Umsetzungsplanung der 3. Etappe der Strassenlärmsanierung erläutert die Etappierung bei der Einführung von Tempo 30; es wurde am 2. Dezember 2022 publiziert.

Die Dienstabteilung Verkehr prüft bei konkreten Fällen von Tempo 50-Abschnitten in der Nähe von Schulhäusern die Einführung von Tempo 30 aus Sicherheitsgründen und nimmt diesbezügliche Meldungen entgegen.

Frage 12

Bei Temporeduktionen auf Tempo 30 werden in der Regel Fussgänger:innenstreifen aufgehoben. Achtet die Stadt bei entsprechenden Temporeduktionen auf die Schulwegsicherheit und verzichtet auf die Aufhebung von Fussgänger:innenstreifen auf Schulwegen? In welchen Fällen werden die Fussgänger:innenstreifen auf Schulwegen trotzdem aufgehoben (Bitte um einige konkrete Beispiele)?

Gemäss Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) ist die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen im Grundsatz unzulässig. Die Verordnung sieht aber Ausnahmefälle vor, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Zufussgehende dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen. Bei der Einführung von Tempo 30 wird die Anzahl und Lage der Fussgängerstreifen in Rücksprache mit der Schulinstruktion geprüft. Fussgängerstreifen direkt vor Kindergärten und vor Schulhäusern bleiben auch mit Tempo 30 erhalten, wie z. B. bei der Einführung der Tempo 30-Zone aus Strassenlärmsanierungsgründen auf der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse.

In enger Rücksprache mit der Schulinstruktion können Schulwege und entsprechend Fussgängerstreifen verschoben werden, wenn die ursprüngliche Lage der Wunschlinie der Kinder nicht entspricht oder die Situation Sicherheitsdefizite aufweist. Dies ist beispielsweise der Fall am Kindergarten Apfelbaum III, wo der eingetragene Schulweg nicht auf dem Weg zur Spielwiese liegt. Der Fussgängerstreifen wird entsprechend aufgehoben und neu auf der Wunschlinie angebracht. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wird die Parkplatzanordnung ebenfalls optimiert.

Fussgängerstreifen werden vor Schulhäusern und auf Schulwegen dann aufgehoben, wenn eine Begegnungszone eingeführt wird. In einer Begegnungszone sind Zufussgehende gegenüber dem rollenden Verkehr vortrittsberechtigt.

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