

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

vom 23. August 2000

**1347. Interpellation von Marcel Knörr betreffend Zone 30, Aufhebung der Fussgängerstreifen.** Am 17. Mai 2000 reichte Gemeinderat Marcel Knörr (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2000/232 ein:

Mit der Einführung von Tempo-30-Zonen wurden in Höngg und anderswo gelbe Fussgängerstreifen aus dem Strassenbelag entfernt, was der Sicherheit der Fussgänger kaum dienlich ist. Für einen grossen Teil der Bevölkerung ist dieser Sachverhalt unverständlich.

Obwohl mir persönlich bekannt ist, dass die Stadt Zürich aus den Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes vom 3. April 1989 ableitet, dass in den Tempo-30-Zonen die Fussgängerstreifen aufzuheben sind, bitte ich im Sinne vermehrter Bürgerinformation und Transparenz um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist es richtig, dass das Polizeidepartement der Stadt Zürich die Aufhebung der Fussgängerstreifen in den Tempo-30-Zonen angeordnet hat?
2. Teilt der Stadtrat meine Auffassung, dass mit dem Aufheben der Fussgängerstreifen das Überqueren von Strassen namentlich für Kinder und ältere Menschen, aber auch die Situation für Automobilisten unübersichtlicher wird?  
 Falls ja: Ist der Stadtrat bereit, im Rahmen des gesetzlich Zulässigen das weitere Aufheben von Fussgängerstreifen zu stoppen?  
 Falls nein: Wie begründet der Stadtrat diese Haltung?
3. Ist der Stadtrat bereit, im Interesse der Schulwegsicherung generell auf die Aufhebung von Fussgängerstreifen auf Schulwegen zu verzichten?
4. Sind als Folge aufgehobener Fussgängerstreifen bereits Unfälle bekannt geworden?  
 Falls ja: Wie viele und mit welchen Auswirkungen?
5. Was kostet das Entfernen eines einzelnen Fussgängerüberganges?  
 Wie viel Geld wurde für solche Massnahmen gesamtstädtisch bisher ausgegeben und mit welchen Kosten ist dafür gegebenenfalls zu rechnen?
6. Ist der Stadtrat bereit, mit geeigneten Mitteln in der Öffentlichkeit um Akzeptanz und Unterstützung für das neue Verkehrsregime in den Tempo-30-Zonen zu werben?  
 Falls ja: Wie und zu welchem Zeitpunkt?  
 Falls nein: Weshalb nicht?

Auf den Antrag der Vorsteherin des Polizeidepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

**Zu Frage 1:** Die Frage des Interpellanten lässt sich nicht mit Ja oder Nein beantworten. Wie bereits in der Beantwortung 693/2000 der Interpellation von Dr. Arthur Bernet und zwei Mitunterzeichnenden ausgeführt, zielt Tempo 30 in Wohnquartieren grundsätzlich auf die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Durch das tiefere Geschwindigkeitsniveau wird die Sicherheit objektiv erhöht, weil die visuelle Wahrnehmung für Fahrzeuglenkende verbessert wird, die Verkehrsabläufe ruhiger werden und der Anhalteweg für Fahrzeuge im Konfliktfall deutlich kürzer wird. Kommt es dennoch zu einer Kollision, ist die Aufprallwucht und damit das Schadensrisiko für Menschen wesentlich geringer als zum Beispiel mit 50 km/h.

Zum Vergleich sei hier auch auf die Problematik der Lichtsignalanlagen hingewiesen, obwohl diese in Tempo-30-Zonen nicht vorhanden sind: Lichtsignalanlagen vermitteln vermeintlich ein Sicher-

heitsgefühl, sind aber erwiesenermassen kein Garant für mehr Sicherheit beim Überqueren von Strassen.

Die Aufhebung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen korrespondiert demnach mit den grundsätzlichen Zielsetzungen von Tempo 30. Schon die Weisungen über die Zonensignalisation zeigen klar, welches die Idee ist: Tiefe Geschwindigkeiten sollen die Trennwirkung der Strasse aufheben. Gerade Kindern sollte es auch möglich sein, Querbeziehungen über die Strasse hinweg zu ihren Spielkameraden knüpfen zu können. Zudem muss hinterfragt werden, welche Sicherheit der Fussgängerstreifen objektiv bietet. Die Anhaltebereitschaft vor Fussgängerstreifen hat sich leider nur leicht gebessert. Wir sind noch immer weit entfernt von einer deutlich erhöhten Sicherheit durch Zebrastreifen. Dabei sei nur am Rande erwähnt, dass der Fussgängerstreifen auch einschränkt, indem er, wenn er weniger als 50 m entfernt liegt, benutzt werden muss.

Tempo 30 schafft Voraussetzungen zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in städtischen Gebieten. Fussgängerinnen und Fussgänger können sich in einem attraktiven, gut gestalteten Strassenraum mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau sicherer fühlen. Und Eltern und Erziehungsverantwortliche müssen weniger Angst um ihre Schützlinge haben, wenn diese den Schulweg unter die Füße nehmen oder Freunde und Nachbarskinder auf der anderen Seite der Quartierstrasse besuchen wollen.

Die Aspekte der neuen Strategie

Mit den bisherigen kostspieligen Tempo-30-Massnahmen und dem alten Vollzugsverfahren konnten wichtige Wirkungsziele nicht erreicht werden.

Die «Neue Strategie für Tempo 30 in Zürich» will deshalb

- beim Zielpublikum eine Bewusstseinsänderung herbeiführen und die Basis für eine neue Verhaltenskultur im Strassenverkehr bilden,
- mit wenigen, auffälligen, aber auch kostengünstigen Massnahmen, die nicht als Schikane empfunden werden und eine schnelle Einführung von Tempo 30 in der ganzen Stadt erlauben, mehr Akzeptanz bei allen Betroffenen erreichen,
- flexibel reagieren, wenn die beabsichtigte Wirkung nicht erzielt wird. Dazu ist im Konzept die Nachbearbeitungsphase vorgesehen.

Das neue Konzept, das sich am Menschen und an seinem Bedürfnis nach nachhaltiger Sicherheit orientiert, will eine gemeinsame Basis für neue Werte schaffen. Diese Basis soll von einer allgemeinen Grundhaltung getragen werden, die sich auf Sicherheit und Solidarität stützt und die für alle Verkehrsteilnehmenden gleichermaßen gilt.

Mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit soll das Bewusstsein geschaffen werden, dass stärkere und schwächere Verkehrsteilnehmende den beschränkten Strassenraum rücksichtsvoll miteinander teilen müssen und dass in dieser gegenseitigen Rücksichtnahme auch der Schlüssel zur verbesserten Lebens- und Wohnqualität liegt. Wenn auch hier keine konkreten Angaben bezüglich Einsparungen gemacht werden können, so darf doch erwähnt werden, dass diese die Investitionen für eine intensivierte Öffentlichkeitsarbeit in der Höhe

von Fr. 570 000.– um ein Mehrfaches übersteigen werden und zudem, wie oben beschrieben, einen echten Gegenwert darstellen.

Im ganzen Prozess nimmt die Bevölkerung in der neuen Strategie eine wichtige Position ein. Die Quartierbevölkerung wird nicht nur als eine Gruppe von Verkehrsteilnehmenden verstanden, sondern auch als die direkt Betroffenen im bearbeiteten Zonengebiet, welche bei der Auswahl und der Umsetzung der adäquaten Massnahmen im eigenen Quartier mitwirken. Das kooperative Verfahren gewährleistet eine hohe Identifikation mit Sicherheitsanliegen und eine bessere Akzeptanz aller Tempo-30-Massnahmen. Gleichzeitig bedeutet es für die Verwaltung aber einen grossen organisatorischen Aufwand, verbunden mit viel Überzeugungsarbeit.

**Zu den Fragen 2 und 3:** Die Auffassung des Interpellanten wird vom Stadtrat nicht geteilt. Im Gegenteil: Die Aufhebung von Fussgängerstreifen, verbunden mit den Temporeduktionen, führt zu mehr Übersicht und die Zebrastreifen werden von den Fahrzeuglenkenden wieder mehr beachtet und akzeptiert. Zum Vergleich: Auf dem stadtzürcherischen Strassennetz von 786 km sind etwa 4200 Zebrastreifen markiert; d.h. theoretisch hat es etwa alle 187 m einen Fussgängerstreifen. Leider wird der Zebrastreifen subjektiv zu oft als eigentliches Sicherheitsinstrument eingeschätzt. Das entscheidende Kriterium ist aber die Geschwindigkeit, gekoppelt mit der momentanen Aufmerksamkeit. Ein tiefes Tempo ermöglicht es den Verkehrsteilnehmenden, wieder besser aufeinander einzugehen. Ziel ist ja eine neue Verkehrskultur, welche die Quartierstrasse als Lebens- und Entwicklungsraum für die Quartierbewohnenden respektiert.

Nach heutiger Arbeitsweise setzt das Markieren eines Fussgängerstreifens eine genaue Risikoabschätzung und detaillierte Gefahrenanalyse der Situation voraus. Wird die Örtlichkeit als Gefahrenstelle erkannt und kann der Zebrastreifen als Sicherheitsmassnahme dienen, wird er selbstverständlich (in der Nachrüstungsphase) neu markiert und/oder – wo schon vorhanden – belassen. Dies ist insbesondere im Bereich von Schulhäusern, Alters- und Pflegeheimen, Spitälern und dergleichen der Fall. Zebrastreifen befinden sich auch dort, wo zu Fuss Gehende «kanalisiert» werden bzw. sich ansammeln (Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln, Bahnhöfen, Einkaufszentren usw.).

**Zu Frage 4:** Unfälle als Folge aufgehobener Fussgängerstreifen in Tempo-30-Gebieten sind bis jetzt keine bekannt.

**Zu Frage 5:** Das Demarkieren eines Fussgängerstreifens (etwa 12,5m<sup>2</sup>) kostet etwa Fr. 800.–. Es können keine Angaben gemacht werden wie viel Geld bisher für Demarkierungen von Zebrastreifen ausgegeben wurde und wie viel noch ausgegeben wird. Die Abrechnung erfolgt zonenweise und wird nach m<sup>2</sup> berechnet. Zudem ist ein grosser Teil Rechnungen der Markierungsfirmen noch ausstehend.

**Zu Frage 6:** Wie bereits in der Einleitung erwähnt, soll mit intensiver Öffentlichkeitsarbeit das Bewusstsein geschaffen werden, dass stärkere und schwächere Verkehrsteilnehmende den beschränkten Strassenraum rücksichtsvoll miteinander teilen müssen und dass in dieser gegenseitigen Rücksichtnahme auch der Schlüssel zur verbesserten Lebens- und Wohnqualität liegt. Der Stadtrat und insbesondere die Vorsteherinnen der beiden federführenden Departemente informieren seit der Startpressekonferenz vom 9. September 1999

laufend die Öffentlichkeit mit den üblichen, aber auch mit unkonventionellen Mitteln der PR und der Werbung. Dass es dennoch immer Leute geben wird, die sich dem Inhalt verschliessen, kann auch mit einer optimalen Informationskampagne leider nicht ausgeschlossen werden.

Die Botschaft heisst daher: Wer mitmacht profitiert. Der Stadtrat setzt in seinem Konzept auf die Kombination von Prävention und Repression. Wo nötig setzt die Stadtpolizei die Verkehrsvorschriften mit Sanktionen durch.

Mitteilung an die Vorsteherin des Polizeidepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten, die Stadtpolizei und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug  
der Stadtschreiber