

15. Januar 2020

Schriftliche Anfrage

von Olivia Romanelli (AL)
und Natalie Eberle (AL)

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 Querens 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 Querens 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 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?

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 Veloverkehranteil, 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?

Olivia Romanelli 