

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 verkehrsorientierten Strassen entsprechen dem Basis-Strassennetz und sollen in erster Linie den Durchgangsverkehr bewältigen. Nur ausnahmsweise werden aus verkehrstechnischen und praktischen Gründen angrenzende, verkehrsorientierte 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 Quermöglichkeiten 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 Quersituationen 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 Querschranken lassen sich einfach entfernen, falls der Quersort 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 Tempo-abzusehen. 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 gewähren, 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 Quermöglichkeit.

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.