



## **Antwort des Stadtrates an den Gemeinderat**

523 / 152.10

---

### **Interpellation Oliver Hohl und Mitunterzeichnende zu**

## **Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen**

### **Ausgangslage**

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist in der Schweiz seit 1989 gesetzlich möglich. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation hat mit der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (SR 741.213.3) Richtlinien zur Einführung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen erlassen. Die Verordnung regelt die Einzelheiten und stützt sich auf Art. 106 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) sowie auf die Art. 22a, 108 und 115 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21). Ausserdem sind die Richtlinien der Regierung des Kantons Graubünden betreffend Verkehrsberuhigung innerorts vom 15. März 2005, aktualisiert am 23. September 2009, zu beachten.

Als Ziele für die Planung und Realisierung von Tempo-30-Zonen gelten vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Wohnqualität. Es sollen die Anliegen und Bedürfnisse aller Nutzenden und der Anwohnenden der Quartierstrassen Berücksichtigung finden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten gehen zurück, was sich positiv auf die Luft- und Lärmemissionen auswirkt. Autofahrende und zu Fuss gehende erkennen sich früher und können die Distanzen besser einschätzen. Neben der tieferen Geschwindigkeit ist die Vortrittsberechtigung die markanteste Regelung in Tempo-30-Zonen. Vortrittsregelnde Signale und Markierungen, also auch Stop-Signale, fallen weg. Grundsätzlich gilt Rechtsvortritt, d.h. wer von rechts kommt, hat Vortritt. Diese einfache Regel braucht keine besondere Beschilderung, was zudem den „Täfel-Wald“ reduziert.

Bezüglich verkehrsrechtlicher Massnahmen und Gestaltung des Strassenraums ist die Anordnung von Fussgängerstreifen gemäss Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen Fussgängerstreifen nur ange-



bracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

In der Tat ist die Interpretation, insbesondere die der „besonderen Vortrittsbedürfnisse“, nicht immer einfach. Deshalb entstehen oft Unsicherheiten bei der Handhabung. Bereits auf eidgenössischer Ebene sind diesbezüglich politische Vorstösse eingegangen, die klare Regeln im Umgang mit möglichen Fussgängersteifen in Tempo-30-Zonen fordern. Zu den in der Interpellation gestellten Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

**1. Wie ist die Praxis des Stadtrates im Hinblick auf die oben geschilderte Problematik bisher?**

Der Stadtrat stützt sich in seiner Praxis auf Art. 32 Abs. 3 SVG, wonach die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit für bestimmte Strassen von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden kann. Die näheren Umschreibungen in Bezug auf Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten werden in Art. 108 SSV aufgeführt. Konkret wird dieses Gutachten durch eine externe Verkehrsingenieurin oder einen externen Verkehrsingenieur in enger Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei und dem städtischen Tiefbau- und Vermessungsamt erarbeitet, wobei die Federführung der Stadtpolizei obliegt. Gestützt auf Art. 3 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen hat dieser Kurzbericht folgende Punkte zu enthalten:

- a. die Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- b. einen Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Hierarchie der Strassen;
- c. eine Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- d. Angaben zum vorhandenen Geschwindigkeitsniveau (50-Prozent-Geschwindigkeit V50 und 85-Prozent-Geschwindigkeit V85);
- e. Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche;
- f. Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen;
- g. eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen, die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen.



Bei der Ausarbeitung des Gutachtens wird auch sehr genau der Umgang mit Fussgängerstreifen geprüft. Grundsätzlich soll in Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen und anderen siedlungsorientierten Strassen auf Fussgängerstreifen verzichtet werden. Das Queren der Strasse soll überall und an beliebiger Stelle möglich sein, damit auch keine Umwege in Kauf genommen werden müssen. Zu Fuss gehende sollen nur ausnahmsweise verpflichtet werden, einen Fussgängerstreifen zu benützen. Die Beurteilung, ob im Einzelfall die Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäss Art. 4 Abs. 2 der Bundesverordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen gegeben sind und besondere Vortrittsbedürfnisse einen Fussgängerstreifen erfordern, obliegt gestützt auf die Ergebnisse des Gutachtens dem Stadtrat. Bei Schulen und Heimen werden stark frequentierte Fussgängerstreifen nach Möglichkeit belassen; andere besondere Vortrittsbedürfnisse sind nicht immer zum vornherein klar ersichtlich. Bei der gesetzlich vorgeschriebenen Nachkontrolle werden allenfalls Korrekturen vorgenommen und entfernte Fussgängerstreifen aufgrund von Erfahrungen und Auswirkungen wieder markiert.

**2. Was für Massnahmen wurden bisher getroffen, um die Sicherheit von älteren Personen und Kindern (insbesondere auf dem Schulweg) zu gewährleisten?**

Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass der andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet wird (Art. 26 Abs. 1 SVG). Art. 26 Abs. 2 SVG bestimmt, dass besondere Vorsicht geboten ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten sowie wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird. Trotz der gesetzlichen Normen, die sich in erster Linie an die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer richten, ist sich der Stadtrat der Verantwortung bezüglich der Sicherheit von älteren Personen und Kindern bewusst. Die Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei unterrichten sämtliche Schülerinnen und Schüler vom Kindergarten bis zur Oberstufe in Theorie und Praxis. Sie vermitteln alters- und stufengerecht die Verkehrsregeln und wecken bei den Kindern den „Verkehrssinn“. Jährlich wird ein Monat lang der Verkehrsgarten in der Churer Eishalle durchgeführt. Alle dritten und vierten Primarklassen sowie die Öffentlichkeit (Eltern mit ihren Kindern) erhalten dort praxisnahen Verkehrsunterricht. In diesem Jahr wurde zum 30-ten Mal für die Schülerinnen und Schüler der fünften Primarklassen die Radfahrerprüfung durchgeführt. Vor allem bei Schulbeginn, aber auch z.B. bei Änderungen von Verkehrsregimen oder bei Anfragen von besorgten Eltern, legt die Stadtpolizei Schwerpunkte für die Überwachung und Sicherung der Schulwege fest. Die Gewährleistung oder Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen hat ohnehin bei den polizeilichen Aufgaben (Verkehrsüberwachung, Verkehrskontrollen, Geschwindigkeitskontrollen, Polizeipräsenz) seit Jahren eine klare Priorität. Nicht



zuletzt ist dies auch der Grund, dass die Verkehrsunfälle mit Kindern auf Stadtgebiet in den letzten Jahren von ca. 15 auf noch drei bis fünf Unfälle pro Jahr gesenkt werden konnten. In Zusammenarbeit mit der Seniorenakademie Graubünden erarbeitet die Stadtpolizei zurzeit ein Projekt aus. Damit sollen künftig auch die älteren Personen eine zusätzliche Unterstützung und einen Ansprechpartner bei Verkehrsfragen erhalten.

**3. Wie beurteilt der Stadtrat die bisherige Praxis vor dem Hintergrund dessen, dass bereits Zebrastrifen auf Kosten des Steuerzahlers entfernt und später wieder erstellt wurden?**

Der Stadtrat verweist bezüglich dieser Frage auf die Antwort zu Frage 1, letzter Absatz. Dort wird festgehalten, wie bei der Einführung von Tempo-30-Zonen mit Fussgängerstreifen vorgegangen wird. Wie schon ausgeführt, sollen bei Schulen und Heimen stark frequentierte Fussgängerstreifen nach Möglichkeit belassen werden. Andere besondere Vortrittsbedürfnisse lassen sich bei der Einführung einer Tempo-30-Zone trotz sorgfältigem Vorgehen und Gutachten nicht immer zum Vornherein bestimmen. Auftretende Schwierigkeiten aufgrund von gesammelten Erfahrungen und Beobachtungen können schliesslich bei der Nachkontrolle verbessert werden. Dies ist auch der Sinn der gesetzlichen Nachkontrolle. Wie die Interpellanten zu Recht erkannt haben, lässt die Auslegung der „besonderen Vortrittsverhältnisse“, welche Zebrastrifen in Tempo-30-Zonen rechtfertigen, diverse Interpretationen zu. Deshalb ist es schon vorgekommen, dass mit der Einführung von Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen entfernt und bei der gesetzlichen Nachkontrolle aufgrund von Erfahrungen und Auswirkungen ausnahmsweise wieder markiert wurden. Örtlich wurden Fussgängerstreifen in den letzten acht Jahren an der Segantinistrasse, Daleustrasse und kürzlich an der Gäuggelistrasse erneut markiert.

Was die Kosten für die Entfernung und Wiedermarkierung von Fussgängerstreifen betrifft, stellt der Stadtrat fest, dass das entfernte Material der gelben Markierung nicht mehr dem aktuellen Standard entsprach und zudem mehrheitlich sehr abgenützt war. Schon deshalb, aber auch weil die Balkenlänge heute anders ausgestaltet wird, hätten die Markierungen der erwähnten Fussgängerstreifen ohnehin erneuert werden müssen. Somit entstanden wegen Wiedermarkierungen von Fussgängerstreifen keine wesentlichen Zusatzkosten für die Stadt.



**4. Wo sieht der Stadtrat Verbesserungspotential der bisherigen Praxis insbesondere in Bezug auf die oben geschilderte Problematik und welche Massnahmen ist er bereit, umzusetzen?**

Der Stadtrat stellt fest, dass sich die bisherige Praxis gut bewährt hat und die einschlägigen gesetzlichen, eidgenössischen und kantonalen Normen sowie auch die Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung auch bezüglich Fussgängerstreifen eingehalten werden. Wie schon erwähnt, soll grundsätzlich in Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen und anderen siedlungsorientierten Strassen auf Fussgängerstreifen verzichtet werden. Das Queren der Strasse soll überall und an beliebiger Stelle möglich sein, damit auch keine Umwege in Kauf genommen werden müssen. Zu Fuss gehende sollen nur ausnahmsweise verpflichtet werden, einen Fussgängerstreifen zu benützen. Die Auslegung und Interpretation bezüglich verkehrsrechtlicher Massnahmen und Gestaltung des Strassenraums nach Art. 4 Abs. 2 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen und die Anordnung von Fussgängerstreifen bei besonderen Vortrittsbedürfnissen lässt Spielraum offen. Die bisherigen Erfahrungen der Stadt bezüglich Handhabung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen sind durchwegs positiv. Dies hängt nicht zuletzt auch damit zusammen, dass bei der Einführung von Tempo-30-Zonen jeweils durch die Stadtpolizei in der Anfangsphase grosse Anstrengungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit unternommen werden. Mit stetiger Polizeipräsenz vor Ort und der Abgabe von Flyern, welche über die Neuerung, die rechtlichen Grundlagen und über das damit verbundene Verhalten Auskunft geben, werden die betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer direkt und persönlich informiert. Dieses Vorgehen bezweckt auch, die Kommunikation zwischen Fahrzeugführenden und Fussgängerinnen und Fussgängern zu optimieren. Je nach den bestehenden personellen Ressourcen führt die Stadtpolizei flächendeckend Verkehrsüberwachungen sowie auch Geschwindigkeitskontrollen, schwerpunktmässig auf Schulwegen und innerhalb von Tempo-30-Zonen, durch. Diese gezielten polizeilichen Massnahmen, die mit einem hohen personellen Aufwand verbunden sind, wirken sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. So konnte im Jahr 2011 mit 303 Verkehrsunfällen ein absolutes Rekordtief und bei der Anzahl der verletzten Personen eine starke Reduktion verzeichnet werden.

Aus diesen Gründen sieht der Stadtrat zurzeit keinen weiteren Handlungsbedarf. Die Stadtpolizei wird ihre Anstrengungen im Bereich der Verkehrssicherheit jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau behalten, falls notwendig gezielt ausbauen.



Chur, 14. August 2012

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

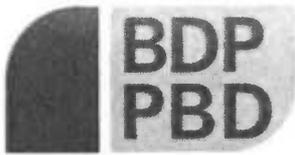
Der Stadtschreiber

Christian Boner

Markus Frauenfelder

**Aktenauflage**

- Eidgenössische Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001 (Stand am 22. Januar 2002)
- Richtlinien der Regierung des Kantons Graubünden betreffend Verkehrsberuhigung innerorts vom 15. März 2005, aktualisiert am 23. September 2009



Eingereicht anlässlich der Gemeinderatssitzung  
vom 12. April 2012

M. Frauenfelder, Stadtschreiber

## Interpellation Hohl zu Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen

Seit Anfang der neunziger Jahre entstehen schweizweit laufend neue Tempo-30-Zonen. Durch den Blickkontakt zwischen Fahrer und Fussgänger sowie durch ein erhöhtes Verantwortungsbewusstsein im Strassenverkehr soll die Strasse wieder zum Lebensraum werden. Die Idee tönt gut. Art. 4 Abs. 2 der bundesrechtlichen „Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen“ erklärt daher Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen als grundsätzlich unzulässig, da der Fussgänger die Strasse überall überqueren darf und Zebrastreifen folglich im Sinne einer geringen Signalisationsdichte aufzuheben sind. Bei Vorliegen von „besonderen Vortrittsverhältnissen“ (namentlich bei Schulen und Heimen) lässt die Verordnung Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen ausnahmsweise zu.

So wurden auch in Chur in den vergangenen Jahren in Tempo-30-Zonen wiederholt Zebrastreifen aufgehoben (teilweise wurden sie dann aber doch wieder erstellt, da die Einsicht reifte, dass sie an einigen Orten schwer weggelassen werden können).

Die bundesrechtliche Gesetzgebung birgt insbesondere aus Sicht von Kindern und älteren Menschen, bei welchen das Zusammenspiel zwischen Autofahrer und Fussgänger (Blickkontakt) einerseits und das Verantwortungsbewusstsein teilweise eingeschränkt sein kann andererseits, ein enormes Gefahrenpotential. Ebenso problematisch ist die Praxis in Anbetracht der bisherigen Verkehrserziehung, welche Kinder dazu anhält, sich am Zebrastreifen zu orientieren und zu „Warta- luaga – losa- laufa“. Die Auslegung der „besonderen Vortrittsverhältnisse“, welche Zebrastreifen in Tempo-30-Zonen rechtfertigen, lässt diverse Interpretationen zu.

Die Unterzeichnenden gelangen daher mit folgenden Fragen an den Stadtrat:

1. Wie ist die Praxis des Stadtrates im Hinblick auf die oben geschilderte Problematik bisher?
2. Was für Massnahmen wurden bisher getroffen, um die Sicherheit von älteren Personen und Kindern (insbesondere auf dem Schulweg) zu gewährleisten.
3. Wie beurteilt der Stadtrat die bisherige Praxis vor dem Hintergrund dessen, dass bereits Zebrastreifen auf Kosten des Steuerzahlers entfernt und später wieder erstellt wurden?
4. Wo sieht der Stadtrat Verbesserungspotential der bisherigen Praxis insbesondere in Bezug auf die oben geschilderte Problematik und welche Massnahmen ist er bereit, umzusetzen?

Chur, den 12. April 2012

Oliver Hohl, BDP Gemeinderat

*[Handwritten signatures of council members]*