

Stellungnahme zum Thema

Entfernung von Schutzwegen

Graz, 21.01.2020

Worum es geht

In Graz werden immer wieder Schutzwege („Zebrastrifen“) entfernt – zuletzt in Andritz am Schulweg von der Bushaltestelle St. Gotthard zur Volksschule St. Veit (siehe Foto). Dabei wird wie folgt vorgegangen:

1. Es wird überprüft, **wie viele Personen** an einem bestimmten Stichtag den Schutzweg verwenden.
2. Wenn es zu wenige sind, **wird der Schutzweg entfernt** – und zwar unabhängig davon, ob es alternative Schutzwege in der Nähe gibt oder nicht; unabhängig von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit; und unabhängig von der Anzahl der Fahrzeuge pro Stunde.

Begründung: Die **Autofahrer*innen** rechnen nicht damit, dass hier Fußgänger*innen die Straße überqueren, und sind **zu wenig aufmerksam**. Dadurch erhöht sich die Unfallgefahr. Das zeigt sich in Studien und wird auch vom Kuratorium für Verkehrssicherheit bestätigt.



Quelle: Christian Jauschowitz (krone.at)

Auswirkungen dieses Vorgehens

Fußgänger*innen, die die Fahrbahn queren wollen, müssen **warten**, bis aus beiden Richtungen keine Fahrzeuge mehr kommen. Sie sind – im Gegensatz zu Schutzwegen – **im Nachrang** und somit auch **selbst schuld**, wenn etwas passiert.

Besonders problematisch ist die Situation für zwei Gruppen:

- **Kinder:** Kinder können die **Geschwindigkeiten** herannahender Fahrzeuge **schlecht abschätzen** und **sind oft unachtsam**. Deshalb werden sie dazu erzogen, Straßen nur auf Schutzwegen zu überqueren. Fehlen diese, wächst die Sorge der Eltern, dass die Kinder überfahren werden. Konsequenz: Statt sie alleine zu Fuß zur Schule gehen zu lassen, führt man sie bis vor die Schultür. Dadurch steigt der Autoverkehr rund um die Schule weiter – und es wird noch unsicherer für Kinder, die zu Fuß gehen.
- **Gehbeeinträchtigte Menschen:** Vor allem ältere Menschen und Rollstuhlfahrer*innen **benötigen mehr Zeit** zur Überquerung von Straßen. Sie müssen daher besonders weit sehen, wenn sie eine Straße ohne Schutzweg überqueren wollen. Wenn sie Angst haben, überfahren zu werden, wählen sie andere Verkehrsmittel.

Doch nicht nur für Kinder und gehbeeinträchtigte Menschen, **auch für alle anderen** wird das **Gehen unattraktiver**: Durch das Warten an einer vielbefahrenen Straße erhöht sich die Wegdauer für Fußgänger*innen, während der Komfort sinkt (Stehen in Abgasen, Lärm etc.). Für den Fahrzeugverkehr ist es genau umgekehrt: Durch die Entfernung des Schutzwegs kommt man mit dem Auto schneller (kein Anhalten) und bequemer (kein Schauen, Bremsen, Warten, Wieder-Anfahren) voran.

***Fazit:** Die Entfernung von Schutzwegen führt zu einer Verlagerung des Fußverkehrs zum Kfz-Verkehr. Dadurch entsteht eine selbstverstärkende Rückkoppelung: Mit jeder weiteren Person, die umsteigt, wird das Gehen noch weniger attraktiv.*

Was will die Stadt?

Um in dieser Frage die richtigen Maßnahmen setzen zu können, braucht es zunächst eine klare Priorisierung: Möchte Graz A) den Fuß- oder B) den Autoverkehr fördern?

- Um den Fußverkehr zu fördern, müssen für Fußgänger*innen schnelle, bequeme und sichere Wege geschaffen werden.** Das beinhaltet insbesondere auch die Überquerung von stark befahrenen Straßen, die ohne Schutzwege im Sinne dieser Kriterien nicht möglich ist.
- Um den Autoverkehr zu fördern, müssen für Autofahrer*innen schnelle, bequeme und sichere Wege geschaffen werden.** Dazu gilt es, alle Hindernisse, die die Flüssigkeit des Autoverkehrs behindern, möglichst effizient zu beseitigen – egal, ob Zebrastreifen, Ampeln oder Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Diese Entscheidung zwischen A) und B) muss die Stadt an jeder Stelle treffen, an der sich Fuß- und Autoverkehr treffen. **Errichtet man Schutzwege, fördert man den Fußverkehr, lässt man sie weg, fördert man den Autoverkehr.** Beides gleichzeitig geht nicht (es sei denn, ein Teil des Verkehrs wird eine Ebene tiefer oder höher verlagert; daraus resultieren jedoch wieder viele andere Probleme).

***Fazit:** In allen Gemeinderatsbeschlüssen bekennt sich die Stadt zur Stärkung des Fuß- und zur Reduktion des Autoverkehrs. Die Entfernung von Schutzwegen widerspricht diesen Beschlüssen diametral.*

Was könnte man tun?

Klar ist: **Das Problem der unsicheren Schutzwege muss gelöst werden.** Im Sinne der Attraktivierung des Fuß- und einer Reduktion des Autoverkehrs ist eine Entfernung von Schutzwegen aber absolut kontraproduktiv. Was könnte man sonst machen?

Zuallererst gilt es zu erkennen, dass das **Zählen die falsche Methode** ist, um intelligente verkehrspolitische Maßnahmen zu treffen. Warum? Weil man davon ausgeht, dass diese Verkehrsflüsse „ohnehin“ existieren – und man dabei vergisst, dass jede einzelne verkehrspolitische Maßnahme die Anzahl der Fußgänger*innen, Radfahrer*innen, ÖV-Nutzer*innen und Autofahrer*innen verändert.

***Beispiel:** Wenn ich einen bisher unsicheren Schutzweg sicherer mache, lassen mehr Eltern ihre Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Wenn ich ihn entferne, sind es weniger.*

Für verkehrspolitische Entscheidungen ist es also vollkommen irrelevant, wie viele an einem einzelnen Tag den jeweiligen Schutzweg benutzen. Es geht darum, ob ein grundsätzliches Potenzial besteht oder nicht. Dabei lässt sich festhalten: **Entlang von Schulwegen, an ÖV-Haltestellen und in allen besiedelten Gebieten gibt es ein hohes Potenzial für Fußverkehr.** Dieses kann die Stadt durch entsprechende Maßnahmen heben – oder eben nicht, dann verlagert sich der Verkehr auf andere, attraktivere Verkehrsmittel.

Daraus ergeben sich folgende Vorschläge für Maßnahmen:

- 1. Aufbau eines attraktiven Fußwege-Netztes** (statt Zählung der Querenden): Die Stadt ergänzt das bestehende Netz an Wegen so, dass Fußgänger*innen flächendeckend ein schnelles, bequemes und sicheres Vorankommen ermöglicht wird. Schutzwege sind ein Teil dieses Netztes. Sie werden dort belassen oder neu errichtet, wo es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fußverkehrs (!) am meisten zuträglich ist.
- 2. Adaptierung des Fahrzeug-Verkehrs** (statt Entfernung des Schutzweges): Für jeden Schutzweg erstellt die Stadt ein Konzept, das Fußgänger*innen eine sichere Überquerung garantiert. Neben bewährten Instrumenten wie Beleuchtungen oder Mittelinseln wird dabei auch auf Tempobeschränkungen (30 km/h oder weniger) und Bremsschwellen gesetzt, die für eine Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit sorgen.

Ein Verzicht auf Schutzwege ist dann und nur dann möglich, wenn die Geschwindigkeit des Autoverkehrs verlässlich durch entsprechende bauliche Maßnahmen oder die Einrichtung von Wohnstraßen u.ä. auf unter 20 km/h reduziert wird.

***Fazit:** Sichere Schutzwege sind ein wesentliches Element für eine fußgänger*innen-freundliche Stadt. Wenn die Stadt den Fußverkehr tatsächlich erhöhen will, muss sie sowohl die Anzahl als auch die Sicherheit der Schutzwege erhöhen – auch, wenn dadurch der Fahrzeug-Verkehr an der einen oder anderen Stelle eingebremst wird. Grundlage dafür sollten Potenzialstudien und Erreichbarkeitsanalysen sein, bei denen die Bedürfnisse von Kindern, Jugendliche, Älteren und Behinderten vorrangig behandelt werden.*