

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Telefon 043 488 40 30
Telefax 043 488 40 39
info@fussverkehr.ch

www.fussverkehr.ch
www.mobilitepietonne.ch
www.mobilitapedonale.ch

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Position

2012/05

Häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen



Impressum

Herausgeber	Fussverkehr Schweiz Klosbachstrasse 48 8032 Zürich Telefon +41 (0)43 488 40 30 Telefax +41 (0)43 488 40 39 info@fussverkehr.ch www.fussverkehr.ch
Autor(en)	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Redaktion	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Titelbild	Fussgängerstreifen mit Mittelinsel Bahnhofplatz Affoltern a/A (Foto: Fussverkehr Schweiz)
Layout/Druck	Fussverkehr Schweiz
Zitationsvorschlag	Schweizer, Thomas; Häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen, Fussverkehr Schweiz, Zürich, Position, Mai 2012

Position 2012/05

Häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen und Antworten von Fussverkehr Schweiz

1. Mit welchen Massnahmen kann die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen verbessert werden?

Es braucht eine erhöhte Rücksichtnahme der Fahrzeuglenkenden für die Fussgängerinnen und Fussgänger, namentlich für Kinder und alte Menschen. Die Fahrzeuglenkenden müssen ihr Verhalten entsprechend anpassen. Die Behörden ihrerseits sollen die Geschwindigkeit und das Verhalten durch bauliche und organisatorische Massnahmen beeinflussen.

Durch Kampagnen und Kontrollen muss die Aufmerksamkeit erhöht und die Anhaltequote vor Fussgängerstreifen verbessert werden. Die wichtigsten Massnahmen zur Erhöhung der Fussgängersicherheit am Streifen sind:

- Verkürzung der Querungsdistanz durch Einbau von Mittelinseln oder von Fahrbahneinengungen.
- Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit durch Gestaltungsmassnahmen und Signalisation
- Kampagnen zur Erhöhung der Rücksichtnahme und der Aufmerksamkeit
- Durchsetzung des Fussgängervortrittes durch regelmässige Kontrollen

2. Was bringen Mittelinseln?

Fussgängerstreifen, die über eine Fussgängerschutzinsel führen, sind signifikant sicherer als Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel. Die Mittelinsel erlaubt es, die Strasse in Etappen zu queren. Dies ist insbesondere für Kinder und alte Menschen von grosser Bedeutung, da sie sich jeweils nur auf eine Strassenhälfte konzentrieren müssen.

3. Was bringt eine Geschwindigkeitsreduktion?

Die Kollisionsgeschwindigkeit ist in hohem Masse relevant für die Unfallfolgen. Werden bei einem Aufprall mit Tempo 50 km/h ca. 80% der Fussgänger getötet, so sind es bei Tempo 30 km/h nur ca. 10%. Zudem ist bei tieferer Geschwindigkeit der Reaktions- und Bremsweg kürzer. Kollisionen können damit ganz vermieden werden oder die Folgen sind weniger gravierend.

4. Was bringen Kampagnen?

Mit Verkehrssicherheitskampagnen muss periodisch der «Vortritt am Fussgängerstreifen» thematisiert werden. Die besonderen Bedürfnisse und Eigenschaften der Kinder und alten Menschen stehen dabei im Zentrum. Idealerweise werden die Kampagnen durch Polizeikontrollen ergänzt. Damit kann das individuelle Verhalten zusätzlich beeinflusst werden.

5. Hat es zu viele Fussgängerstreifen?

Die Reduktion der Zahl der Fussgängerstreifen bringt für die Fussgängerinnen und Fussgänger keinen Gewinn, weder bezüglich Sicherheit noch bezüglich Attraktivität ihrer Wegverbindungen. Die Notwendigkeit der Querung bleibt bestehen, die Trennwirkung der Strasse wird aber vergrössert.

Der Fussgängerstreifen ist ein Bestandteil des Fusswegnetzes. Die Betrachtung muss also bei der Fussweg-Netzplanung ansetzen, welche im Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG) geregelt ist. Fehlen Fussgängerstreifen oder sichere Querungsmöglichkeiten, entstehen Netzlücken. Die Fusswegplanung umfasst die Erschliessung von Wohngebieten, Kindergärten und Schulen, Arbeitsplätzen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentlichen Einrichtungen, Erholungsanlagen, Einkaufsläden usw. Werden Elemente des Fusswegnetzes aufgehoben, so muss – gemäss Gesetz – angemessener Ersatz geschaffen werden.

6. Fussgängerstreifen bieten keine Sicherheit. Sie regeln nur den Vortritt.

Fussgängerstreifen sind nicht als reine Markierung zu verstehen, sondern werden als Bauwerke geplant, projiziert und ausgeführt. Die Vortrittsregelung ist dabei als Teil einer Gesamtlösung zu sehen. Fussgängerstreifen sind hinsichtlich des Standortes optimiert und zeigen den Fussgängern an, wo die „richtige“ Stelle zum Queren ist. Diese Gewissheit, am „richtigen“ Ort zu queren bietet sowohl objektive als auch subjektive Sicherheit. Ohne diesen Hinweis queren die Fussgänger möglicherweise am falschen (gefährlichen) Ort.

Weitere Aspekte, welches sich positiv auf die Fussgängersicherheit auswirken:

- Ein Fahrzeug, das anhält, bietet Sicherheit. Im Schutz des haltenden Autos kann gequert werden. Auch ein allfälliges Fahrzeug auf der Gegenfahrbahn ist verpflichtet anzuhalten. Ohne geregelten Vortritt würde deutlich weniger angehalten, insbesondere auch auf der Gegenfahrbahn.
- Im Strassenverkehrsgesetz steht: «Vor Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer besonders vorsichtig zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, um den Fussgängern den Vortritt zu lassen, die sich schon auf dem Streifen befinden oder im Begriffe sind, ihn zu betreten.» Grundsätzlich sind Fahrzeuglenkende bei Fussgängerstreifen aufmerksamer und achten eher auf Fussgänger als an Orten, wo sie nicht mit einem querenden Fussgänger rechnen müssen.
- Der Fussgängerstreifen dokumentiert die Präsenz von Fussgängern.
- Bei Fussgängerstreifen besteht ein Überholverbot für den nachfolgenden Motorfahrzeugverkehr. Die Gefährdung durch überholende Fahrzeuge ist somit bei Fussgängerstreifen geringer.
- Vor und auf dem Fussgängerstreifen gilt ein Halte- und Parkverbot. Dadurch kann die Gefahr, dass die Sicht auf den Fussgänger durch haltende oder parkierende Fahrzeuge eingeschränkt wird, verhindert werden.
- Blindenführhunde sind trainiert, Fussgängerstreifen zu erkennen. Sie führen den Blinden zum richtigen Querungsort.
- Sehbehinderte können davon ausgehen, dass ein Fussgängerstreifen auf der anderen Strassenseite an einen gesicherten Ort führt. Sie laufen nicht Gefahr, beispielsweise in ein parkiertes Auto zu gehen.

7. Fussgänger treten überraschend auf die Fahrbahn und die Fahrzeuglenkenden können nicht mehr bremsen.

Die Querung muss sowohl aus der Optik des Fahrzeuglenkenden als auch aus der Optik des Fussgängers betrachtet werden. Das überraschende Betreten der Fahrbahn ist die Optik des Fahrzeuglenkenden. In der Wahrnehmung der Fussgängerin oder des Fussgängers besteht die Absicht zu queren. Er tut dies nicht überraschend und er oder sie hat auch nicht die Absicht, den Fahrzeuglenkenden zu überraschen.

Gemäss Unfallstatistik werden bei 86 % aller schweren Fussgängerstreifen-Unfälle die Motorfahrzeuglenkenden als alleinige Verursacher bezeichnet. Nur in 3 Prozent der Fälle wird das Verhalten der Fussgänger bemängelt, in den übrigen 11 Prozent der Fälle beide. Die detaillierte Unfallauswertung zeigt auch, dass fast die Hälfte der Fussgänger auf der zweiten Fahrbahnhälfte verunfallt. In diesen Fällen kann sicherlich nicht von einem überraschenden Betreten des Streifens gesprochen werden.

In der Verkehrssicherheitsarbeit wird daher immer geraten, mit der ungenügenden Wahrnehmung bzw. mit dem falschen Verhalten des Anderen zu rechnen.

8. Gibt es gefährliche Fussgängerstreifen?

Die Gefahr geht grundsätzlich nicht vom Fussgängerstreifen aus, sondern vom Fahrverkehr. Es gibt Fussgängerstreifen, welche ungünstig liegen und wo die Sichtdistanz nicht genügend gross ist, beispielsweise nach Kuppen oder nach Kurven. Hier muss eine Lösung gefunden werden, welche dem Fussgänger eine sichere Querung erlaubt. Entweder ist ein Verschieben der Querung, eine Reduktion der Geschwindigkeit oder eine Anpassung der Strassenanlage nötig. Mit dem ersatzlosen Weglassen des Fussgängerstreifens kann die Sicherheit der Fussgänger nicht verbessert werden. Grundsätzlich ist der Fahrzeuglenker gemäss Verkehrsregelverordnung verpflichtet, nur so schnell zu fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann. Dieser Bestimmung wird leider nicht nachgelebt.

9. Sind schwach frequentierte Fussgängerstreifen gefährlich? Fahrzeuglenkende, welche regelmässig am selben Ort durchfahren und nie einen Fussgänger sehen, gewöhnen sich daran und sind nicht mehr aufmerksam.

Es gibt keine Studie, welche nachweist, dass schwach frequentierte Fussgängerstreifen gefährlich sind. Schwach frequentierte Fussgängerstreifen liegen oft in Siedlungsrandlage, also dort, wo die Geschwindigkeit und die Aufmerksamkeit des Fahrverkehrs noch nicht an die innerörtliche Situation angepasst wurde. Dies kann zur Folge haben, dass Reaktionszeit und Bremsweg nicht ausreichen, um eine Kollision zu verhindern.

10. Ohne Fussgängerstreifen achten die Fussgänger besser auf den Verkehr

Die Querung muss sowohl aus der Optik des Fahrzeuglenkenden als auch aus der Optik des Fussgängers betrachtet werden. Ohne Fussgängerstreifen achtet der Fahrzeuglenkende weniger auf die Fussgänger. Der Fussgängerstreifen erhöht die Verpflichtung des Lenkenden, auf Fussgänger zu achten und anzuhalten, wenn diese queren wollen. Wird der Fussgängerstreifen weggelassen, fällt diese Verpflichtung weg. Die Verantwortung für die sichere Querung wird vom Fahrzeuglenkenden zum Fussgänger verlagert. Kinder und ältere Leute sind aber oft nicht in der Lage, die Verkehrssituation richtig einzuschätzen. Sie sind auf das Vortrittsrecht angewiesen.

11. Sollen vermehrt Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen gesichert werden?

An Orten, wo die Sichtbeziehungen nicht genügen und die Strassenanlage nicht umgebaut werden kann, sind Lichtsignalanlagen eine mögliche Lösung. Grundsätzlich sind Lichtsignalanlagen vor allem auf stark belasteten Strassen sinnvoll. Es sind verkehrsorientierte Massnahmen, welche im Gesamtkontext betrachtet werden müssen. Sie haben auch eine grosse Wirkung auf das Erscheinungsbild der Strasse, sind teuer in der Erstellung und im Unterhalt. Wenn das Licht für die Fahrzeuglenkenden auf grün steht, wirken sie beschleunigend und können daher auf nachfolgenden Strassenabschnitten zu neuen Gefahren führen. In ländlichen Situationen sind Lichtsignalanlagen daher zurückhaltend einzusetzen. Ziel muss es sein, den Verkehr sicherer und verträglicher zu organisieren. Dazu ist das Geschwindigkeitsniveau des Motorfahrzeugverkehrs ein Schlüsselement.

12. Sollen vermehrt Über- oder Unterführungen gebaut werden?

Über- und Unterführungen sind nur dort sinnvoll, wo die Topographie und Verkehrssituation keine ebenerdigen Wegführungen zulässt. Sie sind mit der Überwindung von zusätzlichen Höhendifferenzen verbunden und müssen auch für Menschen mit Behinderung benutzbar sein. Die Integration von Rampen und Treppen in den Strassenraum ist sehr teuer und städtebaulich kaum zu bewältigen. Unterführungen führen zu Umwegen und sind hinsichtlich der Sicherheit vor Übergriffen problematisch. Sie werden deshalb schlecht akzeptiert.

13. Fussgänger sollen zu ihrer eigenen Sicherheit Umwege in Kauf nehmen.

In Leitbildern und Zielsetzungen von Bund, Kantonen und Gemeinden wird die Förderung des Fussverkehrs als nachhaltige Mobilitätsform angestrebt. Dies kann nur durch direkte, attraktive und sichere Wege erreicht werden. Umwege stehen dieser Zielsetzung entgegen. Umwege werden von den Fussgängern nur schlecht akzeptiert und führen zu einer grossen Zahl von Regelmissachtungen bei der Strassenquerung. Ein Fussgängerstreifen, welcher im Abstand von 35 Meter von der gewünschten Querungsstelle entfernt liegt, führt bereits zu einem Umweg von 70 Metern, was ungefähr einer Gehzeit von einer Minute entspricht.

14. Soll das Handzeichen am Fussgängerstreifen wieder eingeführt werden?

Sämtliche wichtigen Organisationen der Verkehrssicherheit sind sich einig, dass eine Handzeichenpflicht am Fussgängerstreifen mehr schadet als nutzt: Bundesamt für Strassen, Polizei, Verkehrsinstruktoren, bfu, TCS, VCS, Fussverkehr Schweiz und andere haben sich alle dezidiert gegen die Handzeichenpflicht ausgesprochen. Zudem stünde die Wiedereinführung des Handzeichenobligatoriums im Widerspruch zur „Wiener Konvention“, welche den Fussgängervortritt international voraussetzungslos garantiert. Dementsprechend ist das Handzeichenobligatorium in allen Ländern Westeuropas abgeschafft.

Eine ausführliche Argumentation ist in einem separaten Faktenblatt zu finden.

http://www.fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/PP_2009_04_Handzeichen.pdf