



Positionspapier 06 / 2015

Häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen

www.fussverkehr.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

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 / VSS
Redaktion	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI / VSS
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, Juni 2015 (aktualisiert)



Position 2015/06

Häufig gestellte Fragen zu Fussgängerstreifen

Antworten von Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz hat die häufigsten Fragen zum Thema Fussgängerstreifen zusammengestellt und Antworten formuliert. Ein ergänzendes Papier behandelt Irrtümer und Behauptungen, welche ebenfalls häufig in die Diskussion eingebracht werden¹.

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

An Fussgängerstreifen braucht es eine erhöhte Rücksichtnahme der Fahrzeuglenkenden auf die Fussgängerinnen und Fussgänger, namentlich auf 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:

- Reduktion Geschwindigkeitsniveaus durch Gestaltungsmassnahmen und Signalisation
- Verkürzung der Querungsdistanz durch Einbau von Mittelinseln oder von Fahrbahneinengungen.
- Die Sichtbeziehungen vom Fahrzeuglenkenden auf den Fussgänger und umgekehrt müssen gewährleistet sein. Wichtig ist hier insbesondere der Bereich am Fahrbahnrand, unmittelbar vor dem Betreten der Fahrbahn
- Viele Fussgängerunfälle geschehen in der Dämmerung, nachts oder in der „dunklen“ Jahreszeit (Spätherbst und Winter). Deshalb sollte an Fussgängerstreifen die Beleuchtung optimiert sein.
- Kampagnen zur Erhöhung der Rücksichtnahme und der Aufmerksamkeit
- Durchsetzung des geltenden Verkehrsregimes (= Fussgängervortritt) durch regelmässige Kontrollen der Polizei.

¹ [Irrtümer zum Thema Fussgängerstreifen](#), Positionspapier 2015/05, Fussverkehr Schweiz.

Frage 2: Was bringt eine Geschwindigkeitsreduktion?

Die Gewährleistung eines an die Situation angepassten Geschwindigkeitsniveaus mittels baulicher und betrieblicher Massnahmen erhöht die Verkehrssicherheit signifikant. Denn Entstehung von Unfällen und die Unfallfolgen sind in hohem Mass abhängig von der Geschwindigkeit. In einer VSS-Studie steht dazu: „Zudem zeigten verschiedene Untersuchungen, dass die Unfallschwere bei Fussgängerstreifen von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängt. Massnahmen zur Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus weisen somit einen hohen Nutzen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf.“² 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. Eine Meta-Analyse basierend auf 36 Studien ergab, dass pro Stundenkilometer Geschwindigkeitsreduktion die Anzahl der Unfälle um 2 % abnahm.³

Frage 3: Was bringen Mittelinseln?

Untersuchungen an Fussgängerstreifen, die über eine Fussgängerschutzinsel (Mittelinsel) führen, zeigen, dass diese signifikant sicherer sind 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 beim Querungsvorgang nur auf eine Strassenhälfte konzentrieren müssen.⁴

Frage 4: Was bringen Kampagnen?

Verkehrssicherheitskampagnen thematisieren periodisch den «Vortritt am Fussgängerstreifen». Die besonderen Voraussetzungen und Fähigkeiten von Kindern und alten Menschen stehen dabei im Zentrum. Beispiel: Weil Kinder bis zum Alter von ca. 10 Jahren Geschwindigkeiten und Distanzen nicht zuverlässig einschätzen können, lernen sie in der Verkehrserziehung, erst dann am Fussgängerstreifen die Strasse zu queren, wenn das herannahende Auto ganz still steht. Erstaunlich wenig Fahrzeuglenkende wissen davon und handeln im Strassenverkehr nach diesem Grundsatz. Grundsätzlich ist der Fahrzeuglenker gemäss Verkehrsregelnverordnung verpflichtet, nur so schnell zu fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann⁵. Dieser Bestimmung wird oft nicht nachgelebt. Deshalb ist es sinnvoll, wenn Kampagnen, solche Themen pointiert und leicht verständlich aufgreifen und den Verkehrsteilnehmenden Hinweise für ein sicheres Verhalten vermitteln. Zusätzlich sollten Kampagnen durch Polizeikontrollen, die das Anhaltenverhalten am Fussgängerstreifen überprüfen, ergänzt werden. Damit kann das individuelle Verhalten zusätzlich beeinflusst werden.

² Ivan Belopitov, Marc Laube, Steffen Niemann, Lukas Ostermayr, Gianantonio Scaramuzza, Forschungsarbeit VSS 2008/302, 2011, S. 11

³ Elvik R, Vaa T. The Handbook of Road Safety Measures. Amsterdam: Elsevier; 2004, zitiert in Ewert U, Scaramuzza G, Niemann S, Walter E. Der Faktor Geschwindigkeit im motorisierten Strassenverkehr. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. bfu-Sicherheitsdossier 06.

⁴ Scaramuzza G, Ewert U. Sicherheitstechnische Analyse von Fussgängerstreifen. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 1997.

Walter E, Achermann Stürmer Y, Scaramuzza G, Niemann S, Cavegn M. Fussverkehr. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2013. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 11.

⁵ Art. 4. Abs.1 VRV: Der Fahrzeugführer darf nur so schnell fahren, dass er innerhalb der überblickbaren Strecke halten kann...

Frage 5: Hat es zu viele Fussgängerstreifen?

Der Fussgängerstreifen ist einerseits als Sicherheitsmassnahme einzustufen⁶, ist andererseits aber auch unter dem Aspekt Attraktivität und Komfort zu betrachten. Denn eine Fusswegverbindung ist nur so attraktiv wie das schwächste Glied in der Wegekette, welche sich u.a. aus Fusswegen, Trottoirs, Fussgängerzonen und insbesondere auch aus Fussgängerstreifen zusammensetzt. Aus dieser Sicht handelt es sich beim Fussgängerstreifen um ein verbindendes Infrastrukturelement, das eine sichere Querung ermöglicht.

Durch die Aufhebung von Fussgängerstreifen entsteht für die Fussgängerinnen und Fussgänger keinerlei Gewinn. Die Notwendigkeit, die Strasse zu queren, bleibt bestehen, die Trennwirkung wird aber vergrössert, wenn vortrittsberechtigzte Fussgängerstreifen eliminiert werden.

Die Zahl der Fussgängerstreifen ist somit immer eine Frage der Prioritäten: An Orten, wo dem Fussverkehr ein hoher Stellenwert beigemessen wird, werden viele Fussgängerstreifen angeboten. An Orten, wo ein ungehinderter Verkehrsfluss des Fahrverkehrs im Vordergrund steht, wird die Zahl der Fussgängerstreifen reduziert.

Der Fussgängerstreifen ist ein Bestandteil des Fusswegnetzes. Die Betrachtung muss also bei der Fusswegnetzplanung ansetzen, welche im Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG)⁷ geregelt ist. Fehlen Fussgängerstreifen, so entstehen Netzlücken. Die Fusswegnetzplanung 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. Dies hat der Bundesrat in einer Interpellation von Nationalrat Thomas Hardegger gekräftigt⁸.

Frage 6: Gibt es gefährliche Fussgängerstreifen?

Es gibt einige Fussgängerstreifen, die insbesondere bezüglich Sichtbeziehungen ungeeignet liegen. Hier muss dringend interveniert werden. Teilweise kann mit Kleinmassnahmen schon einiges erreicht werden, z.B. Zurückschneiden von Hecken. Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens ist möglich, wenn dadurch die Netzqualität erhalten werden kann und keine Umwege entstehen. Vielfach ist aber die Querungsstelle aufgrund von zuführenden Fusswegen definiert und kann nicht oder nur geringfügig verschoben werden. Hier sind tiefgreifendere Massnahmen nötig, um das nötige Sicherheitsniveau zu erreichen. Fussgängerstreifen sind als Teil der Strassenanlage wie Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen. Oft braucht es eine Umgestaltung des gesamten Strassenraums, meist auch eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus des Fahrverkehrs. Die Entfernung des Fussgängerstreifens ist aus der Optik der Verkehrssicherheit keine taugliche Lösung. Das Querungsbedürfnis wird dadurch nicht verändert wird und die Gefährdung der dort – nun ohne Vortritt querenden Fussgänger – erhöht.

⁶ Vgl. dazu das Positionspapier [Irrtümer zum Thema Fussgängerstreifen](#)

⁷ Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG)

⁸ Artikel 7 des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG; SR 704) bestimmt, dass Fussgängerstreifen, die Teil des in Plänen festgehaltenen Fusswegnetzes sind, nur aufgehoben werden dürfen, wenn die zuständigen Behörden, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz sorgen (Ersatzpflicht) [14.3720 – Interpellation Rückbau von Fussgängerstreifen](#):

Frage 7: Sollen vermehrt Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen gesichert werden?

An Stellen, wo die Sichtbeziehungen nicht genügen und die Strassenanlage nicht umgebaut werden kann, sind Lichtsignalanlagen eine mögliche Option. Grundsätzlich sind Lichtsignalanlagen jedoch vor allem auf verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsgebiet sinnvoll. Sie haben 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.

Frage 8: Sollen vermehrt Über- oder Unterführungen gebaut werden?

Über- und Unterführungen führen für die Zufussgehenden zu vielen Nachteilen und sind nur in Ausnahmefällen eine Option. Sie sind insbesondere dort sinnvoll, wo sie in der Topographie begründet sind, also keine Umwege oder zusätzliche Höhendifferenzen bedeuten. Sie müssen so gestaltet sein, dass sie auch für Menschen mit Behinderung benutzbar sind. Für Rampen oder Lifte sind die nötigen Flächen bereitzustellen. Diese sind oft nicht vorhanden oder müssen auf Kosten anderen Nutzungen wie Zirkulations- und Aufenthaltsflächen beschafft werden.

Unter- und Überführungen führen daher oft zu städtebaulich unbefriedigenden Lösungen. Sie sind zudem problematisch bezüglich Sicherheit vor Übergriffen und subjektiver Sicherheit. Sie werden deshalb nur schlecht akzeptiert und in der Nacht gemieden.