

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

2010/11

Zusätzliche Ausrüstung von 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 (Foto: Stadt Basel)
Layout/Druck	Fussverkehr Schweiz
Zitationsvorschlag	Schweizer, Thomas, <i>Zusätzliche Ausrüstung von Fussgängerstreifen</i> , Fussverkehr Schweiz, Zürich, Positionspapier, November 2008, aktualisiert November 2010

Position 2010/11

Zusätzliche Ausrüstung von Fussgängerstreifen

Stellungnahme zu Anfragen bezüglich zusätzlicher Ausrüstung von Fussgängerstreifen

In der Schweiz sind in den letzten 5 Jahren jährlich 26 Fussgänger auf dem Streifen getötet und 960 verletzt worden, davon 300 schwer. (Mittelwert der letzten 5 Jahre). Die Zahl der getöteten und schwer verletzten Fussgänger hat in den letzten Jahren wieder leicht zugenommen.

«Fussverkehr Schweiz» erachtet es daher als notwendig, die Sicherheit der FussgängerInnen beim Queren der Strassen zu erhöhen. In diesem Sinne befürwortet «Fussverkehr Schweiz» die Bestrebungen von Institutionen und Einzelpersonen, die Untersuchungen und Forschungen darüber anstellen, wie die Fussgängersicherheit erhöht werden kann..

Allgemeine Überlegungen

Es ist notwendig, dass Querungen mit Fussgängerstreifen mit allen heute schon üblichen und den allenfalls neu einzuführenden flankierenden Massnahmen ganzheitlich betrachtet werden. Insbesondere sind auch Folgewirkungen und Nebeneffekte zu berücksichtigen. Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass ein einfacher Fussgängerstreifen ohne irgendwelche Zusätze das Vortrittsrecht der FussgängerInnen begründet.

Die Verbesserung der Fussgängersicherheit am Streifen ist sicherlich sinnvoll und nötig. In erster Linie sind dabei Massnahmen vorzusehen, die erwiesenermassen direkt auf die Sicherheit der FussgängerInnen wirken. Diese sind insbesondere

- die Verkürzung der **Querungsdistanzen** für die FussgängerInnen (z.B. durch Mittelinseln oder Trottoirnasen)
- die Reduktion der **gefährtenen Geschwindigkeit** der Autos
- die **Beleuchtung**

Die Verkürzung der **Querungsdistanzen** können durch Fahrbahnverschmälerung (Trottoirnasen) und/oder durch Einbau einer Mittelinsel erreicht werden. Die positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit ist hier unbestritten.

Unbestritten ist ebenfalls, dass bei tieferen **gefährtenen Geschwindigkeiten** die Verkehrssicherheit erhöht wird. Dies einerseits aus physikalischen Gründen (kürzerer Bremsweg) andererseits wird bei tieferen Geschwindigkeit die Aufmerksamkeit für das Geschehen am Strassenrand erhöht.

Diese beiden Massnahmen wirken sich sowohl am Tag wie auch in der Nacht positiv aus. An Orten, wo die vorgeschriebene Geschwindigkeit häufig überschritten wird, sind Kontrollen und/oder bauliche

Massnahmen vorzusehen, um die Geschwindigkeiten auf ein Mass zu reduzieren, damit die Querung ohne Gefährdung erfolgen kann.

Für eine Verbesserung der Sicherheit in der Nacht ist eine gute **Beleuchtung** der Fussgängerstreifen zielführend. Damit wird direkt die Wahrnehmung der FussgängerInnen verbessert. Hier sind die Normen der Schweizerischen Lichttechnischen Gesellschaft anzuwenden.

Für eine Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstreifen stehen diese drei Massnahmen im Zentrum. Bevor andere Massnahmen geprüft werden, sind diese Verbesserungen umzusetzen.

Erst in zweiter Linie sind Massnahmen vorzusehen, die nicht direkt, sondern indirekt auf die Sicherheit der FussgängerInnen zielen. Hierzu gehören alle Massnahmen, die „lediglich“ die Wahrnehmung des Bauwerkes „Querung mit Fussgängerstreifen“ verbessern. Dazu gehören das Signal "Standort eines Fussgängerstreifens" (Signal 4.11), das Gefahrensignal Fussgängerstreifen (Signal 1.22), Massnahmen wie im Asphalt eingelassene Reflektoren, Blinklichter, Haifischzähne, besonderes Belagsmaterial, „roter Teppich“, aber auch Zusatztafeln wie „Schulweg,“ usw.

Einzelne Massnahmen zur besseren Wahrnehmung des Bauwerkes „Querung mit Fussgängerstreifen“ können durchaus positive Wirkung haben. Positive Wirkungen sind insbesondere dann festzuhalten, wenn nicht nur die Aufmerksamkeit erhöht, sondern gleichzeitig die gefahrene Geschwindigkeit reduziert wird.

Die bessere Wahrnehmung des Fussgängerstreifens ist insofern schwierig zu beurteilen, als offen bleibt, ob diese positive Wirkung auch langfristig anhält. Es ist zu vermuten, dass sie abnimmt, wenn alle oder viele der Fussgängerstreifen damit ausgerüstet würden. Umgekehrt ist zu befürchten, dass Fussgängerstreifen ohne Zusatznahme schlecht beachtet werden, wenn ein grosser Teil damit ausgestattet ist.

Zudem gilt es bei all diesen zusätzlichen Ausrüstungs-Massnahmen auch negative Aspekte zu berücksichtigen. So wird durch zusätzliche Ausrüstungsinfrastruktur

- die **Dominanz des Fahrverkehrs** tendenziell verstärkt,
- die **Anforderungen an Fussgängerstreifen** erhöht und damit einer Tendenz Vorschub geleistet, dass nur noch wenige, aber dafür „hoch ausgerüstete“ Fussgängerstreifen erstellt werden.

Dominanz des Fahrverkehrs: Eine Strasse, die von Dutzenden von Hinweis- und Verbotstafeln, Reflektoren, Blinklichtern, Markierungen und anderen an die Automobilisten gerichtete Infrastruktur gesäumt wird, vermittelt den Eindruck, dass hier der Fahrverkehr eine hohe Wichtigkeit hat. Die Bedeutung des „Strassenraumes“ als „Verkehrsraum“ wird betont, während der „Strassenraum“ als „Aufenthalts- und Siedlungsraum“, als Raum für Anwohnende und FussgängerInnen, in seiner Bedeutung verringert wird.

Mit den Zusatzmassnahmen werden einzelne Fussgängerstreifen besonders hervorgehoben. Es ist sicher nicht sinnvoll, dies wahllos zu tun, sondern es müsste ein Konzept für die Bestimmung der Stellen, in welchen Zusatzmassnahmen sinnvoll sind, erarbeitet werden. z.B. Orte wo keine Beleuchtung möglich ist (kein Elektrisch in der Nähe).