

Medienmitteilung vom 3. August 2005

«Fussverkehr Schweiz» wehrt sich gegen die Aufhebung von Fussgängerstreifen und fordert die Abschaffung der 50m-Regel

Der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger «Fussverkehr Schweiz» erhebt Beschwerde gegen die Aufhebung der Fussgängerstreifen im Zentrum von Köniz und verlangt die Wiedereinführung von vortrittsberechtigten Querungen. Anstatt Fussgängerstreifen abzuschaffen, soll die 50m-Regel aufgehoben werden und so eine Querung auch zwischen den Fussgängerstreifen legal ermöglicht werden.

Auf der mit 18'000 Fahrzeugen sehr stark befahrenen Schwarzenburgstrasse wurden in einem Verkehrsversuch während zweier Monate die Fussgängerstreifen entfernt. Gleichzeitig wurde Tempo 30 signalisiert. Seither soll überall gequert werden. Die Fussgänger müssen aber auf die Freundlichkeit der Autolenkenden zählen. Der Versuch soll nun in eine definitive Lösung überführt werden.

Während junge, geschickte FussgängerInnen gut ohne Fussgängerstreifen zurecht kommen, ist die Eliminierung von vortrittsberechtigten Querung für Kinder, ältere Leute, für Blinde und Sehbehinderte eine unannehmbare Beeinträchtigung ihrer Mobilität.

«Fussverkehr Schweiz» unterstützt die Bestrebungen des Kt. Bern, neue Verkehrsregimes auszutesten, Erfahrungen zu sammeln und bestehende Regimes weiter zu entwickeln. «Fussverkehr Schweiz» erachtet es als sinnvoll und notwendig, in Feldversuchen, die wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden, diesbezüglich Grundlagen für zukunftsweisende Neuerungen zu schaffen. Der Verkehrsversuch in Köniz hat dabei wertvolle Hinweise geliefert.

Der Anordnung von Tempo 30km/h zur Verstetigung des Verkehrsablaufs stehen wir äusserst positiv gegenüber. Für die Überführung des heutigen Versuchszustandes ohne Fussgängerstreifen in ein definitives unbefristetes Regime sind aber die vorliegenden Resultate unbefriedigend und die offenen Fragen noch zu zahlreich. 9 von 10 befragten Fussgängern verlangen die Wiedereinführung der Fussgängerstreifen.

Anstatt die Fussgängerstreifen abzuschaffen, soll die 50m-Regel aufgehoben werden und so eine Querung auch zwischen den Fussgängerstreifen legal ermöglicht werden. Die 50m-Regel besagt, dass im Abstand von 50 m vom Fussgängerstreifen die Fahrbahn nicht gequert werden darf. Der nach der Umgestaltung neu geschaffene Mittelbereich in Köniz, – eine 300m lange Mittelinsel – ermöglicht und fördert aber die Querung an einem beliebigen Ort. Die so genannt flächige Querung, also die Querung an einem beliebigen Ort funktioniert daher auch mit Fussgängerstreifen. Einzig die 50m-Regel steht dieser Möglichkeit entgegen.

1. Die Aufhebung der Fussgängerstreifen führt zu einer Benachteiligung der Fussgängerinnen und Fussgänger

Die Einführung einer so genannten „Koexistenzzone“ mit einer Eliminierung der Fussgängerstreifen führt in der vorliegenden Form zu einer Benachteiligung der Fussgängerinnen und Fussgänger, namentlich für Bevölkerungsgruppen, welche im heutigen Verkehrsgeschehen überfordert sind. Den Fussgängern wird der Vortritt entzogen, ohne dass ihnen eine zusätzliche Sicherheit geboten wird. Mit 18'000 Fahrzeugen ist der Verkehrsfluss derart dicht, dass sich keine genügenden Lücken für ein sicheres Queren ergeben. Da es keine Anhaltepflicht mehr gibt, sind alle querenden Fussgänger somit auf die Anhaltebereitschaft der Automobilisten angewiesen. Diese ist gemäss den durchgeführten Untersuchungen ungenügend. Es sind längere Wartezeiten zu beobachten. Während noch vor dem Versuch 98 Prozent der Fussgängerinnen und Fussgänger die Strasse ohne Wartezeit überquerten, queren nun nur noch ca. 35 Prozent die Strasse ohne Wartezeit. Die Signalisation auf Tempo 30 bringt zwar wichtige Verbesserungen der Verkehrssicherheit, sie vermag aber die schwerwiegenden Nachteile einer Lösung ohne vortrittsberechtigzte Querung nicht aufzuwiegen.

Die hohe Verkehrsbelastung hatte schon unter dem alten Regime zu Geschwindigkeiten (v85%) von 35 bis 37 km/h geführt. Mit der Signalisierung auf Tempo 30 konnten die Geschwindigkeiten um lediglich 2-3 km/h gesenkt werden.

2. Nirgends thematisiert, doch der Kern des Problems: die 50meter-Regel

Die 50m-Regel besagt, dass im Abstand von 50 m vom Fussgängerstreifen die Fahrbahn nicht gequert werden darf. (VRV ¹). Es wird mit der Ausschreibung implizit vorausgesetzt, dass nur durch den Verzicht auf Fussgängerstreifen eine flächige Überquerungsmöglichkeit realisiert werden könne. Diese Aussage ist falsch: Anstatt die Fussgängerstreifen aufzuheben, kann auch die 50m-Regel aufgehoben werden.

Die 50m-Regel ist in weiten Teilen der **Bevölkerung** nicht bekannt und wird daher nicht eingehalten. Zudem sind die meisten Leute gar nicht in der Lage, eine Distanz von 50 Metern zuverlässig abzuschätzen. Die Leute wissen im allgemeinen, dass sie auf dem Fussgängerstreifen Vortritt haben und dass sie zwischen den Streifen dem Fahrverkehr den Vortritt gewähren müssen. In der Praxis wird denn auch überall gequert, wo ein Bedürfnis besteht.

Die 50m-Regel wird von den **Behörden** auch nirgends durchgesetzt. Dort wo eine Querung neben einem Fussgängerstreifen unerwünscht oder gefährlich ist, werden Geländer oder Ketten angebracht.

Da die 50m-Regel auch verkehrsplanerisch oft keinen Sinn macht, wird sie in der **Planungspraxis** regelmässig bewusst oder unbewusst missachtet. So gibt es bereits an verschiedenen Orten – u.a. an der Seftigerstrasse in Köniz – gleichzeitig Fussgängerstreifen und Mittelbereiche, die eine Querung auch zwischen den Fussgängerstreifen ermöglichen und fördern.

In Genf sind bei der neuen Tramlinie Fahrbahnhaltestellen eingerichtet worden, die ohne Übertretung der 50m-Regel gar nicht funktionsfähig wären. Auch andernorts, namentlich in Städten mit gleichzeitig hohem Aufkommen an Fahr- und Fussverkehr, werden Verkehrslösungen getroffen, die eine Querung unter Missachtung der 50m-Regel nahe legen.

Grund für die zunehmende Ermöglichung und Förderung einer flächigen Querung ist die Tatsache, dass eine flächige Querung

- sich positiv auf einen kontinuierlichen Verkehrsfluss des Fahrverkehrs auswirkt und

1 741.11 VRV Art. 47 Überschreiten der Fahrbahn

Abs. 1 Die Fussgänger müssen, besonders vor und hinter haltenden Wagen, behutsam auf die Fahrbahn treten; sie haben die Strasse ungesäumt zu überschreiten. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benutzen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind

- den Bedürfnissen der zu Fuss Gehenden entgegen kommt, die sich rasch und geschickt im Verkehr bewegen.

Eine Bündelung der Fussgängerströme, wie sie gemäss geltendem Recht theoretisch vorgesehen ist, führt demgegenüber zu häufigerem Anhalten und zu Umwegen für die Fussgängerinnen und Fussgänger. Würden in Ortszentren mit hohem Fussverkehrsaufkommen und flächigem Querungsbedarf alle Leute ausschliesslich die Streifen benützen, ergäben sich längere Wartezeiten für den Fahrverkehr.

3. Die Bedeutung des Fussgängerstreifens

Neben den FussgängerInnen, die sich geschickt im Verkehr bewegen, besteht aber eine grosse Gruppe von Menschen, welche unsicher sind, welche die Gefahren nicht genügend abschätzen können und in ihren Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeiten eingeschränkt sind. Namentlich für diese Bevölkerungsgruppen also die Kinder, die älteren Leute und die Behinderten, sind vortrittsberechtigten Querungen unabdingbar. Auf verkehrsorientierten Strassen sind daher Fussgängerstreifen wichtige Elemente. Hier müssen die Fahrzeuglenker anhalten und den Fussgängern die Querung ermöglichen.

4. Kinder und Alte

Kinder lernen, dass sie die Strasse nur bei Fussgängerstreifen überqueren dürfen. Diese Regel ist den Fähigkeiten der Kinder angepasst. Auch ältere Leute sind darauf angewiesen, dass es eine Anhaltepflicht vor dem Fussgängerstreifen gibt. Die gemäss Begleitbericht festgestellte gleich hohe Benutzung der Strassenquerung durch ältere Personen und Kinder nach Abschaffung der Fussgängerstreifen heisst nicht, dass diese die Strasse auch auf adäquate Weise überqueren können. Vielmehr sind sie in ihren täglichen Wegen auf eine Verbindung über die Strasse angewiesen und verfügen ohne unzumutbare Umwege über keine Alternativen. Ihnen bleibt nichts anderes übrig, als nun unter stärkerer Beeinträchtigung ihrer Bewegungsfreiheit, die Strasse gleichwohl zu überqueren. Da nur quantitative Aussagen zu diesen Benutzergruppen vorliegen, können aus den vorliegenden Untersuchungen keine Schlüsse über die Qualität der Fussgängerquerung für diese Benutzergruppen gezogen werden.

5. Die derzeitige Ausgestaltung des strittigen Strassenabschnittes steht im Widerspruch zum Behindertengesetz

Fussgängerstreifen sind Voraussetzung für zusammenhängende, sichere Wege für sehbehinderte Fussgänger und damit wichtige Bindeglieder im Fusswegnetz. Fussgängerstreifen markieren geeignete Querungsstellen wo blinde Fussgänger von Fahrzeugführern gesehen werden und genügend Bremsweg eingerechnet ist. Sie sind wichtige Orientierungshilfen: das typische Muster der gelben Markierung ist für sehbehinderte Menschen oft noch gut erkennbar. Der Blindenführhund erkennt den Fussgängerstreifen und führt auf Befehl dort hin. Ein Fussgängerstreifen ist damit ein wichtiges Glied in der Befehlskette eines Führhundehalters. Ohne Fussgängerstreifen ist es sehbehinderten Menschen nicht möglich festzustellen, ob der Zugang zum Trottoir auf der gegenüberliegenden Strassenseite nicht durch Hindernisse wie parkierte Fahrzeuge, Bäume, Pflanzungen, etc. verwehrt ist.

Das Halteverbot auf dem Fussgängerstreifen ist ein weiterer wichtiger Faktor für eine sichere Querung für blinde und sehbehinderte FussgängerInnen. Im vorliegenden Falle ist dieser Faktor von besonderer Relevanz, da zwei der beseitigten Fussgängerstreifen sich direkt vor der Einmündung in einen Kreis befinden. Die Fahrzeuge stauen hier also regelmässig vor der Einfahrt. Die Gefahr, dass in diesem Bereich Autos auf der Fahrbahn stehen und sich somit kaum eine genügend breite Querungsstelle darbietet, ist hier besonders hoch.

Die derzeitige Gestaltung der Schwarzenburgerstrasse mit fehlendem Randabschluss der Fahrbahn ist für sehbehinderte Menschen ungeeignet. Die zu wenig hohen Pfosten am Rand können

mit dem Stock nur teilweise ertastet werden. Hier ist es besonders wichtig, dass zumindest die Übergänge für diese Personen gut gestaltet und klar erkenntlich sind.

6. Verkehr trennen versus Verkehr mischen.

Historisch gesehen war zu Beginn des Automobilzeitalters überall Mischverkehr. Fussgänger, Velofahrer, Fuhrwerke und Autos teilten sich die selben Flächen. Mit zunehmender Dominanz des Autos und einem dramatischen Anstieg der Unfallzahlen wurde dieses Regime als zu gefährlich taxiert und wo immer möglich die Verkehrstrennung eingeführt. Es wurden Trottoirs, Unter- und Überführungen und Fussgängerstreifen gebaut. Die Siedlungen wurden "verkehrsgerecht" umgestaltet. Seit einiger Zeit hat sich aber gezeigt, dass die Verkehrstrennungsphilosophie nicht zum Ziel führt. Neben den Anforderungen des motorisierten Verkehrs werden vermehrt auch die Anforderungen der ortsansässigen Bevölkerung ins Zentrum gerückt. Lebenswerte Siedlungen können mit einer strikten Verkehrstrennung nicht gebaut werden. Strassenräume werden in ihrer Gesamtheit betrachtet und der Aufenthalt, gute Erreichbarkeit aller Nahziele, Luft- und Lärmbelastung haben ein höheres Gewicht erhalten. Neu werden wieder Mischverkehrsflächen oder so genannte "Koexistenzzonen" geschaffen. Dies ist nur mit einem niedrigen Geschwindigkeitsszenario möglich. Flächige Querungsmöglichkeiten gehören zu solchen Koexistenzzonen. Nach wie vor besteht aber für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden ein Bedarf an für sie reservierten Flächen und für gesicherte und vortrittsberechtigte Querungsmöglichkeiten.

7. Flächige Querung durch bauliche Gestaltung

Die flächige Querungsmöglichkeit ist ein Ergebnis der Strassenraumgestaltung mit Mittelbereich und wurde bereits vor Entfernung der Fussgängerstreifen benutzt, respektive eine vermehrte Benutzung dieses Mittelbereiches wäre auch mit Fussgängerstreifen nach einer entsprechenden Angewöhnungszeit anzunehmen. Die zu beobachtende Konzentration der Frequenz beim Kreiseln zeigt zudem, dass hier eine Nachfrage nach einem gebündeltem Übergang vorhanden ist. Es gehört zur Qualität des Fussgängerstreifens, dass hier zu Fuss Gehende ihr Vortrittsrecht selbstverständlich wahrnehmen. Die Entfernung der Fussgängerstreifen reduziert das Sicherheitsgefühl der Fussgängerinnen und Fussgänger. Dies führt zum beobachteten vorsichtigerem Verhalten durch die FussgängerInnen. Erkauft wird diese Verhaltensänderung durch eine Verunsicherung (FussgängerInnen haben mehr Angst und vergewissern sich daher mehrmals vor dem Überqueren) Dies ist letztlich eine Einschränkung des Komforts des Fussverkehrs. Ziel einer anzustrebenden Förderung des Fussverkehrs müsste aber sein, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sich im Verkehr auch subjektiv sicher fühlen und sich in ihren Rechten nicht eingeschränkt werden. Das künftige Verkehrsregime in Köniz sollte nicht auf der Angst der schwächeren Verkehrsteilnehmer aufbauen! Es verwundert deshalb nicht, dass die Entfernung der Fussgängerstreifen bei den Fussgängerinnen und Fussgänger von einer überwältigenden Mehrheit abgelehnt wird. Neun von zehn befragten Fussgängern wünschen sich zumindest wieder einen Fussgängerstreifen zurück.

8. Fazit

Im vorliegenden Fall Köniz wird zwar versucht, eine Koexistenzzone zu schaffen. Diese berücksichtigt aber noch nicht die Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Mit dem neuen Regime wird die 50m-Regel jedoch nicht in Frage gestellt oder um genau zu sein, sie wird gar nicht erst thematisiert. Es wird postuliert, dass eine „flächige Querung“ nur ohne Fussgängerstreifen möglich sei. Es wird aber nicht thematisiert, dass eine Beseitigung der Fussgängerstreifen auch gesetzlichen Vorgaben widerspricht.

Auskunft: «Fussverkehr Schweiz» Andreas Bernhardsgrütter 043 488 40 30