

Sichere Fussgängerstreifen

Der VCS beider Basel fördert den Fussverkehr als emissionsfreie und damit klimaschonende Verkehrsform. Ausserdem ist zu Fuss gehen leise und gesund. Jede achte Autofahrt in der Schweiz ist kürzer als 1 km, dies entspricht einem Fussweg von ca. 10 Minuten. Im Fussverkehr steckt also ein grosses Potenzial. Um dieses auszuschöpfen braucht es sichere (auch sozial), direkte und attraktive Fusswege.

Der VCS beider Basel fordert dafür sichere Fussgängerstreifen. Insbesondere für Kinder, Betagte und Menschen mit Behinderungen sind gesicherte Strassenquerungen (lebens-)wichtig.¹ Einerseits muss die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Verkehrsregeln (v.a. Fussgängervortritt) durch vermehrte Kontrollen und effektive Schulung und Prävention sichergestellt werden. Dazu sollen die nötigen personellen und finanziellen Mittel bereitgestellt werden (s. unten Motion Teuscher. Die ähnliche Motion von Ulrich Giezendanner wird aufgrund des fixen Verteilschlüssels, welche u.a. verstärkte Kontrollen ausschliesst, nicht unterstützt.). Andererseits sind die Fussgängerstreifen baulich und organisatorisch sicher zu gestalten.

Die Sicherheit kann durch verschiedene Massnahmen erhöht werden (siehe unten). Die wichtigsten sind Geschwindigkeitsreduktion und Verminderung der Querungsdistanz. Die ersatzlose Aufhebung eines Fussgängerstreifens löst das Sicherheitsproblem nicht, sondern erhöht es potentiell noch, da die Zufussgehenden trotzdem die Strasse überqueren müssen und nun nicht mehr den Schutz durch den Vortritt geniessen.

Falls ein Fussgängerstreifen aufgrund mangelnder Übersicht oder ähnlichen Gründen nicht erstellt werden kann oder aufgehoben wird, müssen Alternativen in unmittelbarer Nähe des Standortes gefunden werden. Damit Fussgängerstreifen genutzt werden und nicht daneben gequert wird, müssen Fussgängerstreifen wunschliniengerecht angelegt werden (max. Umweg von 10 m). Erste Priorität hat jedoch immer die Sicherung des bestehenden Fussgängerstreifens durch unten genannte Massnahmen.

Fussgängerstreifen sind oft auch in T30 Zonen notwendig, nicht nur bei Schulen und Altersheimen. Da auch auf T30-Strassen der MIV Vortritt hat, gibt es keinen Grund flächendeckend auf Fussgängerstreifen zu verzichten. Wo die reibungslose Querung ohne Fussgängerstreifen nicht gewährleistet ist, muss ein Fussgängerstreifen geprüft werden. Dies ist vor allem bei stärker befahrenen Strassen der Fall und entspricht der gesetzlichen Regelung.²

Zur Erhöhung der Sicherheit sollen folgende Elemente umgesetzt werden:

- Verkürzung der Querungsdistanz
- Einbau von Mittelinseln

¹ Kinder und Senioren sind als Fussgänger auf öffentlichen Strassen überdurchschnittlich oft in Unfälle mit schweren Verletzungsfolgen verwickelt.

² In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage hat der Bundesrat den Verzicht auf Fussgängerstreifen weiter präzisiert: «Der Verzicht auf das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist.» (Postulatsantwort 99_3115) Vgl. Fussverkehr

- Allenfalls Markierung von Mittelinseln auf Strassen, die für gebaute Inseln zu schmal sind (7,5 – 8 m) und eine punktuelle Verbreiterung der Strasse nicht möglich ist. Einschränkung: nicht behindertengerecht.
- Einengungen (Trottoirnasen)
- Reduktion Geschwindigkeit
 - Reduktion der Höchstgeschwindigkeit
 - Reduktion der effektiv gefahrene Geschwindigkeit mittels baulicher Massnahmen (z.B. Aufpflästerungen oder Einengungen)
- genügende Beleuchtung
 - Gute Beleuchtung der Warteräume und des Fussgängerstreifens (Fussgängerstreifen und Warteräume müssen sowohl für den Fahrzeuglenker als auch für den Fussgänger bei Tag und Nacht in ganzer Länge jederzeit erkennbar und überschaubar sein). Reflektoren, Blinklichter etc. die unabhängig von der Anwesenheit Zufussgehender leuchten, bringen kaum zusätzlichen Nutzen. Erste Priorität hat die ausreichende Beleuchtung.³
 - Blinklichter, die mit Lichtschranke oder Knopfdruck funktionieren, können beim betreffenden Streifen die Sicherheit erhöhen. Sie sollen aber nur gezielt eingesetzt werden, sonst besteht bei Streifen ohne Blinklicht die Gefahr, dass die Autolenkenden nur auf Blinklichter und nicht auf Zufussgehende achten.
- Lichtsignalanlage mit (für die Zufussgehenden) kurzen Rot- und langen Grünphasen bzw. ausreichender Räumzeit bei stark befahrenen Strassen, wenn andere Massnahmen nicht ausreichen.⁴
- Unter- und Überführung nur im Extremfall (unbedingt behindertengerecht), Überführungen sind vorzuziehen (soziale Sicherheit)
- Bei Haltestellen: Fussgängerstreifen so sichern, dass ein Überholen verunmöglicht wird (z.B. durch Mittelinsel, Einengungen).
- Für die sichere Benutzung der Fussgängerstreifen durch Menschen mit Behinderungen sind Trottoirabsenkungen bis auf eine Resthöhe von 3 cm (Vertikalabsatz) bzw. 4 cm (schräger Randstein) notwendig.
- Verkehrserziehung auch in Berufs- und Gewerbeschule, um möglichst die NeulenkerInnen zu erreichen.

3 Vgl. Kuratorium für Verkehrssicherheit: Verkehrssicherheitsvergleich unterschiedlicher Varianten der Schutzwegausstattung, 2006

4 Details siehe separates Positionspapier Lichtsignalanlage

Weitere Informationen:

T30-Zonen – Positionspapier von Fussverkehr Schweiz:

<http://www.fussverkehr.ch/positionspapiere/positionspapier-fgs-tempo30.pdf>

«Fussverkehr Schweiz» setzt sich dafür ein, dass bei wichtigen Querungsstellen auch in Tempo-30- Zonen der Vortritt für FussgängerInnen weiterhin gewährt wird.

- Fussgängerstreifen sind namentlich angezeigt wenn das Verkehrsaufkommen gross ist (>200 Fahrzeuge in der Spitzenstunde), oder
- wenn die Gestaltung der Strasse eine klare Trennung von Fahrbahn und Trottoir aufweist, insbesondere bei breiten Strassen und bei hoher Bedeutung für besondere Benutzergruppen (Kinder unter 7 Jahren, Schüler, Betagte, Menschen mit Behinderung) oder
- wenn sich die Wunschlinien der Fussgänger auf bestimmte Querungsstellen konzentrieren (dies nicht nur bei Schulen und Heimen)

Vorteile der Fussgängerstreifen

- Fussgängerstreifen sind für FussgängerInnen vortrittsberechtignte Querungsstellen.
- Die gelbe Markierung auf der Fahrbahn wirkt unmittelbarer als ein Verkehrssignal.
- Fussgängerstreifen „markieren“ die Präsenz von Fussgängerinnen und Fussgängern
- Bei Fussgängerstreifen sind Autolenkende verpflichtet, besondere Vorsicht walten zu lassen.
- Fussgängerstreifen leiten Zufussgehende zu den Querungsstellen, die bezüglich Sicherheitsanforderungen optimiert sind. Sie dienen somit der Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Fusswegnetzes.

Fachstelle für behinderten gerechtes Bauen:

http://www.hindernisfrei-bauen.ch/beitraganzeigen_d.php?titel=Sehbehinderte

Für blinde und sehbehinderte Personen sind Fussgängerstreifen wichtige Orientierungshilfen welche ihre Sicherheit massgeblich erhöhen. Wird ihr Vortrittsbedürfnis nachgewiesen, können Fussgängerstreifen in Tempo-30 Zonen markiert werden, auch fern von Schulen und Heimen.

Bfu: Sicherheitsdossier Fussverkehr

http://www.bfu.ch/PDFLib/973_66.pdf

Folgende übergeordnete Massnahmen wurden von der bfu für die Schweiz als zentral beurteilt:

- durch Netzplanung und Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs lückenlose Fusswegnetze erstellen sowie insbesondere bei Querungen adäquate fussgängerspezifische Infrastrukturelemente projektieren;
- durch bauliche, rechtliche und edukative Massnahmen ein fussgängerfreundliches Geschwindigkeitsmanagement des motorisierten Verkehrs erwirken (Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen, spezifische Gestaltungselemente auf verkehrsorientierten Strassen,

Geschwindigkeitskontrollen, Kampagnen in Kombination mit Polizeiaktionen, Sensibilisierung im Rahmen der Fahrausbildung);

- PW-Fronten hinsichtlich Partnerschutz optimieren;
- einen partnerschaftlichen Fahrstil fördern, insbesondere die Einhaltung der Anhaltepflicht an Fussgängerstreifen;
- obligatorische Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche (1.–9. Klasse) durch Fachpersonen mit Schwerpunkt Fussverkehr in den ersten Jahren.

Motion Fraziska Teuscher (06.3608 n): Bussengelder für die Verkehrssicherheit
(http://www.parlament.ch/cv-geschaefte?gesch_id=20063608)

- Der Bundesrat wird beauftragt, im Strassenverkehrsgesetz (SVG) eine Bestimmung zu verankern, nach der die Kantone die Hälfte (50 Prozent) der Erträge aus den Verkehrsbussen für Verkehrssicherheitsmassnahmen in folgenden Bereichen einzusetzen haben:
 - Kontroll- und Überwachungssysteme (verdichtete, intensivierete Verkehrskontrollen mobil und stationär),
 - Sensibilisierung (Kampagnen), Erziehung und Weiterbildung (Mobilitäts- und Sicherheitserziehung an Schulen, Weiterbildung für Fahrzeuglenkende),
 - Planerische und technische Massnahmen (bauliche Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur, Sanierung Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte, Verkehrsberuhigung).
- Am 6.10.2006 eingereicht, noch keine Beantwortung durch Bundesrat und Behandlung im Parlament

Motion Ulrich Giezendanner (06.3529): Sicherheitsgerechte Verwendung von Bussgeldern

(http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063529)

- Im Strassenverkehrsgesetz (SVG) wird eine Bestimmung aufgenommen, die den Kantonen vorschreibt, wie die Bussgelder zu verwenden sind:
 - 50 Prozent werden zweckgebunden für die Verkehrssicherheit eingesetzt.
 - Davon werden 60 Prozent für Infrastrukturen, die der Förderung der Verkehrssicherheit dienen, eingesetzt.
 - 40 Prozent der eingegangenen (zweckgebundenen) Bussgelder wird für die Verkehrserziehung, Schulung und für Sicherheitskampagnen eingesetzt.
- Am 5.10.2006 eingereicht, noch keine Beantwortung durch Bundesrat und Behandlung im Parlament