

Schluss mit der Erbsenzählerei

Fussgängerfrequenzen sind kein Grund zur Aufhebung oder Verweigerung von Zebrastreifen

Marco Hüttenmoser, Koordinator Netzwerk Kind und Verkehr

Die Dokumentationsstelle Kind und Umwelt hat in einer Untersuchung aufgezeigt, dass in der 7000 Einwohner zählenden Gemeinde Muri im aargauischen Freiamt 89.5 Prozent aller Zebrastreifen aufgehoben werden müssten, sofern es nach dem Willen der zuständigen Behörden gehen würde. Da die zuständige Behörde Muris - wie in vielen andern Kantonen - ihre Entscheide für die Aufhebung oder die Bewilligung eines Zebrastreifen auf die gesamtschweizerisch gültige VSS Norm SN 640 241 abstützt, müssten - Rechtsgleichheit vorausgesetzt - in der ganzen Schweiz die meisten mittelgrossen und kleineren Gemeinden weitgehend auf alle Zebrastreifen verzichten. Neue Zebrastreifen würden in Zukunft kaum mehr bewilligt. – Diese äusserst fragwürdige Entscheidungspraxis, der jegliche Grundlage aus der Unfallforschung fehlt, beruht auf einer in der Norm geforderten sehr hohen Fussgängerfrequenz. – Einmal mehr erweist sich unsere Verkehrspolitik als eine Politik zugunsten der Stärkeren, der Motorfahrzeuglenker. Unter die Räder kommen die schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Kinder.

Die Häufung von Unfällen auf Zebrastreifen hat in der ganzen Schweiz dazu geführt, dass die seit längerer Zeit übliche Praxis, Zebrastreifen aufzuheben oder keine neuen zu bewilligen, deutlich verschärft wurde. Als Grund wird angeführt, dass viele Fussgängerstreifen der geltenden Norm SN 640241 nicht gerecht würden. Die Analyse zahlreicher Fallbeispiele zeigt nun, dass jeweils nicht die Norm als Ganzes beigezogen wird, sondern man sich fast ausschliesslich auf das Argument der Häufigkeit beruft, mit der Fussgänger eine Strasse oder einen bereits bestehenden Zebrastreifen queren würden. Die Norm bezeichnet unter anderem Zebrastreifen oder Strassen, die von weniger als 25 Personen pro Stunde während eines Tages überquert werden oder weniger als 40 – 50 Querungen in einer Stunde zu Spitzenzeiten erreichen, als „ungeeignet“. In einem Urteil des Verwaltungsgerichts des Kantons Aargau vom 13. September 2011 erhielt diese Verabsolutierung des Kriteriums „Fussgängerfrequenz“, den richterlichen Segen. Die Messung der Fussgängerfrequenz berechtige dazu, die weiteren Kriterien der Norm zu vernachlässigen.*

Wie fragwürdig diese Praxis ist, zeigt deren Begründung. Man wolle keine Zebrastreifen, welche die Fussgänger in falscher Sicherheit wiegen würden. Ortskundige Motorfahrzeuglenker würden schwach frequentierte Zebrastreifen übersehen, was vermehrt zu Unfällen führe. Eine Ausrichtung von Signalisationen auf unaufmerksame ortskundige Fahrer und Fahrerinnen, die möglicherweise am Steuer telefonieren, Mails verschicken oder Pizza essen, darf man ruhig als Schwachsinn bezeichnen. Hinzu kommt, dass auch Zebrastreifen, welche die erforderte Frequenz zu Spitzenzeiten gut erfüllen, tagsüber während vieler Stunden kaum frequentiert sind. Die Behauptung, dass sich auf schwach frequentierten Zebrastreifen vermehrt Unfälle ereignen würden, konnte - wie dies ein neuer, noch nicht publizierter Forschungsbericht des Bundesamtes für Strassen belegt – bis heute nicht nachgewiesen werden.**

Wie absurd das übliche Vorgehen ist, erweist auch eine Überprüfung in einer mittelgrossen Gemeinde. In Muri, einer Gemeinde mit 7000 Einwohnern im aargauischen Freiamt, haben wir die Anzahl Querungen auf den Zebrastreifen gemessen: Von insgesamt 38 Streifen erreichen nur gerade vier (89.5%) die geforderte Frequenz von 40 bis 50 Querungen zu Spitzenzeiten. Man kann dieses Ergebnis ohne weiteres verallgemeinern und festhalten, dass eine konsequente Durchsetzung der

Fussgängerfrequenz als massgebendes Kriterium zur Aufhebung von 90 Prozent aller Zebrastreifen in mittelgrossen Gemeinden führen müsste. Die meisten kleineren Gemeinden in der Schweiz hätten gar keine Zebrastreifen mehr.

In der Praxis ist die einseitige Berufung auf Fussgängerfrequenzen äusserst beliebt. Oft zeigt sich bei der Überprüfung von Zebrastreifen oder bei der Einrichtung neuer Streifen, dass dabei beträchtliche Kosten entstünden. Die Berufung auf die Fussgängerfrequenzen, die von den meisten Zebrastreifen nicht erfüllt wird, bietet dabei das geeignete Mittel um missliebige Diskussionen und Anfragen auf einfache Weise abzuwürgen. Die betroffene Gemeinde kann mit der Aufhebung von Zebrastreifen oder einem Verzicht auf deren Einrichtung zumeist beträchtliche Kosten sparen. Zugleich wird damit der Wunsch der Motorfahrzeugverbände nach möglichst wenig „lästigen“ Zebrastreifen erfüllt. Konkret würde die unterdessen gerichtlich abgesegnete Praxis auch bedeuten, dass jeder Motorfahrzeuglenker, der sich durch einen Zebrastreifen an seiner Strasse oder auf seinem Arbeitsweg gestört fühlt, grosse Chancen hat, dessen Entfernung vor Gericht zu erwirken.

Es ist ohne Zweifel wichtig, dass der Sicherheit auf Zebrastreifen eine grosse Bedeutung zugemessen wird. Dies ist - wie derzeit der Kanton Bern im Rahmen einer Überprüfung aller Zebrastreifen auf Kantonsstrassen zeigt - mit der bestehenden, gewiss revisionsbedürftigen Norm möglich, wenn diese ganzheitlich betrachtet wird. Der Fussgängerfrequenz wird im Kanton Bern bei dieser Überprüfung keine besondere Bedeutung zugemessen.

Der Entscheid allerdings, ob und wo es einen Zebrastreifen braucht, muss aus einer übergeordneten Sicht erfolgen. Dörfer und Quartiere werden je länger desto mehr vom Motorfahrzeugverkehr dominiert. Die Strassen reissen Einwohnergruppen auseinander. Zebrastreifen sind entscheidende Hilfen, um den Kontakt unter den Einwohnern, ihre Integration in die Kommune zu fördern. In besonderem Ausmass betroffen sind dabei die schwächeren Verkehrsteilnehmer ältere Leute, behinderte Personen und insbesondere die Kinder. Letztere müssen die Gewähr haben, selbstständig in die Schule und in den Kindergarten gehen zu können sowie in ihrer Freizeit Freunde und Spielmöglichkeiten aufzusuchen. Sichere Zebrastreifen bieten dazu oft die einzige Möglichkeit. Ein vielfältiges, über Wohngebiete gespanntes Netz an guten Verbindungen für Fussgänger stärkt den Zusammenhalt und sichert das gemeinschaftliche Zusammenleben.

*Vorinstanzlicher Entscheid des Aargauischen Regierungsrats vom 11.12.2010 in: AGVE 2011, S. 457-460. Das Verwaltungsgericht ist in seinem Urteil vom 13. September 2011 der Ansicht der Regierung vollumfänglich gefolgt.

**Bundesamt für Strassen, Bern (Hrsg.): Vorlage (Version vom 13.05.2011) „Fussgängerstreifen (Grundlagen)“. Forschungsauftrag des Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

Eine ergänzende Dokumentation zur Bedeutungen der Fussgängerfrequenz bei der Einrichtung/Aufhebung von Fussgängerstreifen

Vorgeschichte:

- Am 8. Mai 1995 stellt Vreni Püntener-Bugmann dem Regierungsrat des Kantons Zürich die Fragen, ob er nicht einen markierten Fussgängerübergang als weniger gefährlich halte und wie viele Fahrzeuge als genügend für die Markierung eines Fussgängerstreifens gelten und wie viele Fussgängerinnen und Fussgänger nach kantonaler Regelung die Markierung eines Fussgängerstreifens rechtfertigen würden. - Der Regierungsrat verweist in seiner Antwort auf die damals noch gültige Norm aus dem Jahr 1989 SN 6408863, in der zur Einrichtung

eines Fussgängerstreifen eine Frequenz von 200 Fahrzeugen und 50 querenden Fussgängern gefordert wird. Zudem verweist er auf die von der Bfu herausgegebene Dokumentation „Sicherheit auf Schulwegen“: „Die Fussgängermengen müssen über den ganzen Tag gesehen genügend hoch sein, damit sich vor allem ortskundige Lenker nicht daran gewöhnen, dass ein Fussgängerstreifen selten benützt wird, und die Fahrzeugmengen müssen ebenfalls genügend hoch sein. Andernfalls beansprucht der Fussgänger den Fussgängerstreifen nicht...“ In diesem Sinne habe die Kantonspolizei „in den Jahren 1992 bis Mitte 1995 insgesamt 104 Gesuche für Fussgängerstreifen bewilligt und 162 Gesuche abgelehnt. 43 Fussgängerstreifen wurden entfernt bzw., nicht mehr erneuert, weil sie den Normen nicht entsprachen...“

2004

- *Parlament Solothurn (Protokoll)*: Im Zusammenhang mit einer Diskussion von Massnahmen der Schulwegsicherheit wird darauf hingewiesen, dass es zur Einrichtung eines Fussgängerstreifens eine Frequenz von 300 Fahrzeugen und von 50 querenden Fussgängern in Spitzenstunden brauche.
- *Einwohnerrat Stadt Zofingen*: Auf die Forderung eines Fussgängerstreifens an der Mühlethalstrasse hinsichtlich Schulwegsicherung habe die bfu den Bedarf bestätigt. Aus Sicht des Polizeichefs ist hingegen die Frequentierung zu schwach.

2005

- *Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil*. Verkehrsmassnahmen/Bericht: „Vor ca. 3 Jahren hat der Kanton den Fussgängerstreifen im Bereich der ehemaligen Kroko (MH. Ehemalige Kammfabrik dient heute als Lokal für Vereine.) wegverfügt. Der Gemeinderat wurde informiert. Hauptgründe lagen in der schlechten Beleuchtung und in der mangelnden Frequenz. Der Streifen wurde aber nicht entfernt. Im Jahre 2004 wurde der Streifen erneut wegverfügt und das Kreisbauamt Olten erhielt den Auftrag, die Farbe zu entfernen, was auch erfolgt ist.“

2007

- *Gemeinderat Waldkirch* :Die Einrichtung eines Fussgängerstreifens an der Wilenstrasse wird vom Gemeinderat 2007 zurückgestellt zurück. Begründung: Ein Zebrastreifen würde von der Kantonspolizei nur bewilligt, wenn eine genügende Frequenz nachgewiesen werden könne.
- *Gemeinde Obersiggenthal, Anfrage Stefan Drack*: „ Es gibt immer mehr Kinder und Erwachsene, die auf der Höhe der Kindertagesstätte die Landstrasse überqueren möchten. (...) Wurde schon geprüft, auf dieser Höhe einen Fussgängerstreifen zu markieren?“ Antwort des Gemeinderats: „Der Fussgängerstreifen wurde schon mehrmals diskutiert und auch von der Polizei abgeklärt. ...Die Auskunft der Polizei ist immer dieselbe: Sie stellt sich auf den Standpunkt, dass ein Fussgängerstreifen eine gewisse Frequenz aufweisen muss (ca. 200 Querungen pro Tag)...Wir können bei der Kindertagesstätte keinen Fussgängerstreifen realisieren, weil die Frequenzen zu klein sind.“

2008

- In Ebnet-Kappel verschwinden zwei Fussgängerstreifen. Die Verkehrspolizei begründet: Vor der Strassensanierung 2008 sei die Fussgängerfrequenz gemessen worden. Man habe festgestellt, dass sehr wenige Personen die Fussgängerstreifen benutzt hätten.

2011

- *Urteil des Verwaltungsgerichts Aargau vom 13. September 2011:* Der Kanton Aargau erhält Recht gegen die Ansicht der Gemeinde Oftringen einen Fussgängerstreifens aufzuheben. Begründung der Vorinstanz: „Gemäss der VSS-Norm bildeten namentlich Fussgänger- und Fahrzeugmengen die Hauptbeurteilungskriterien. (...) Ob die weiteren Kriterien gemäss VSS-Norm SN 640 241 erfüllt seien, müsse deshalb nicht weiter geprüft werden.“ Das Verwaltungsgericht schliesst sich der Meinung der Vorinstanz vollumfänglich an.
- *Protokoll Stadtrat Dietikon:* Es werden vier Fussgängerstreifen entfernt: Massgebende Gründe waren geringe Fussgängerfrequenzen.
- *Betzikon: Zebrastreifen entfernt:* Gemäss der Kantonspolizei vermittele dieser Zebrastreifen eine falsche Sicherheit. Es sei mit dem Streifen für die Fussgänger sogar gefährlicher als ohne. Da die erforderliche Überquerungs-Frequenz von mindestens 50 Personen pro Stunde nicht erreicht werde, habe die Abteilung Verkehrstechnik der Kantonspolizei St. Gallen entschieden, den Zebrastreifens zu entfernen.
- *Einwohnerrat Brugg: Postulat Tobias Hungerbühler „Markierung eines Fussgängerstreifens auf der Höhe Baslerstrasse 144“* (Die Querung dient vor allem auch Schulkindern.). Antwort Stadtammann D. Moser: „Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, ist der Kanton für die Markierung zuständig. Dafür muss eine gewisse Zahl von Fussgängern vorhanden sein. Anhand von Beobachtungen der Regionalpolizei und der Bauverwaltung werden diese Frequenzen nicht erreicht.“

2012

- *Köniz:* Aus aktuellem Grund werden alle 108 Fussgängerstreifen überprüft. Der Fussgängerstreifen vor dem Jugendtreff wird nicht eingerichtet. Ein Zebrastreifen müsse eine gewisse Frequenz aufweisen: „Sonst wird er nicht wahrgenommen, und die Automobilisten fahren durch, als ob er nicht wäre.“
- *Muri AG:* Schreiben der Bauverwaltung an die Vereinigung Wohnliches Muri Dorf vom 23. April 2012.
- *„Ich habe Ihre Anfrage mit der REPOL Muri besprochen. Diese Angelegenheit wurde schon wiederholt der REPOL zur Beurteilung und Stellungnahme zugestellt. Die Situation hat sich aber in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert. Für die Berechtigung eines Fussgängerstreifens müssen zwingend Normen und die Richtwerte des Kantons erreicht werden. Im vorliegenden Fall müssen Frequenzen von 40-50 Personen/Std am selben Ort nachgewiesen werde. Diese Frequenz kann an der ganzen Bachstrasse nicht annähernd erreicht werden.“*

Allgemein

- *Einwohnerratssitzung Allschwil BL vom 18.04.2012*: „Konkret hat die Polizei Basel-Landschaft am 10. Januar 2012 die Gemeinden angeschrieben und sie dazu aufgefordert, sämtliche Fussgängerstreifen zu überprüfen. Insbesondere ist die Frequenz zu prüfen...“
- *Bfu 2012 „Verkehrstechnische Anforderungen an Fussgängerstreifen. Betriebstechnische Kriterien*: „Eine gewisse Fussgänger- und Fahrzeugfrequenz muss gegeben sein, damit ein Fussgängerstreifen sicher betrieben werden kann. Der Fahrzeuglenker soll mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf einen Fussgänger beim Fussgängerstreifen treffen. Wird diese Fussgängerfrequenz nicht erreicht, sinkt die Anhaltequote und der Fussgängerstreifen als Verkehrsanlage verliert an Sicherheit für den Fussgänger“. (Verweis auf Norm SN 640 241) „Wenn die Fahrzeugfrequenz zu niedrig ist (z.B. unter 200 Fahrzeuge pro Stunde), quert der Fussgänger die Strasse, wo es ihm am besten passt. Umwege werden keine in Kauf genommen, der Fussgängerstreifen verfehlt seine Wirkung.“
- **Einige wenige Dokumente verweisen auf die in der Norm enthaltene Zusatzbestimmung, dass die Gruppe schwächerer Verkehrsteilnehmer einbezogen werden müssen. Beim Verweis auf Schulwegsicherheit wird das Argument allerdings oft nur in unmittelbarer Nähe einer Schule akzeptiert.**

In einer Diskussion (Der Bund 13.04 2011) um eine Verbesserung eines Zebrastreifens eingangs der *Gemeinde Riggisberg* bemerkt Pierre Ballmann von der Abteilung Signalisation und Markierung beim Tiefbauamt des Kantons Bern, dass eigentlich nur Fussgängerstreifen mit einer Frequenz von 50 Personen in der Stunde oder 100 Personen während der drei bis fünf meistbegangenen Stunden daseinsberechtigt seien und fügt bei: „Schulwege muss man aber differenzierter anschauen“.

In einem Schreiben des *Bau-, Verkehrs- und Energiedepartement des Kantons Bern vom 7. August 2012* wird darauf aufmerksam gemacht dass ein Erhebungsteam alle Fussgängerstreifen auf den Kantonsstrassen überprüfen wird. Dabei wird um Mithilfe der Gemeinde gebeten, da dieses Team nicht beurteilen kann, ob der Fussgängerstreifen auf einem wichtigen Schulweg liegt. Es liegt eine differenzierte Checkliste vor, in der die Fussgängerfrequenzen keine bedeutende Rolle spielen.

Interessant sind in diesem Zusammenhang die Erfahrungen des *St. Galler Verkehrsinstruktors Markus Huber in Ebnet-Kappel* (St. Galler Tagblatt Online 16. September 2010). Er testete mit Kindergartenkindern, ob Autofahrer anhalten, wenn die Kinder am Strassenrand stehen und deutlich erkennbar, dass sie die Strasse queren möchten: Von 50 Fahrzeugen hielten an einer Strasse ohne Fussgängerstreifen mit Tempo 60 nur gerade 4 an, um die Kinder über die Strasse zu lassen. Huber vermerkt: Wenn kein Auto anhält, warten die Kinder ewig“. Die meisten Autofahrer seien soich gewohnt, nur vor Fussgängerstreifen anzuhalten. – Ein zweiter Test an einem Fussgängerstreifen zeigt das umgekehrte Bild: Von 35 Fahrzeugen halten 34 korrekt vor dem wartenden Kind an.

KUM/Muri, 2. November 2012