

Sitzung vom 11. September 1996

**2739. Anfrage (Umgang der Kantonspolizei mit Fussgängerstreifen)**

Kantonsrätin Esther Zumbrunn, Winterthur, hat am 17. Juni 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Regierungsrätin Rita Fuhrer steht für die Kantonspolizei ein. Wiederholt lobte sie deren pragmatisch orientierte Weitsicht, wenn es um die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger geht. So sprach sie u.a. vom «umfassenden und verantwortungsbewussten Umgehen der Kantonspolizei ... mit den Ansprüchen der schwachen Verkehrsteilnehmer» und wies darauf hin, «dass es noch einige Öffentlichkeitsarbeit braucht, um zu vermitteln, was die Verkehrspolizei zur Lösung dieses Problems erarbeitet hat.» (KR-Sitzung vom 12. Februar 1996, Protokoll S. 2804)

Die neuesten Erkenntnisse zeigen nun aber ein anderes Bild. Anstatt das Recht der Zufussgehenden zu stärken, wie es die revidierte Verkehrsregelnverordnung (VRV) des Bundes bezweckte, entzieht die Kantonspolizei den Zufussgehenden das Vortrittsrecht. Im Klartext heisst dies: Statt Fussgängerstreifen liberal zu bewilligen, werden sie restriktiv aufgehoben.

Das bewegt mich zu folgenden Fragen:

1. Wie nimmt die Polizeidirektion Stellung zur «Dokumentation Pro Fussgängerstreifen», herausgegeben am 20. Mai 1996 vom VCS Sektion Zürich (Verkehrsclub der Schweiz) und von der ARF (Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger)?
2. Stimmt es, dass die Bewilligungspraxis aufgrund des neuen Vortrittsrechts für Zufussgehende im Kanton Zürich restriktiver wurde?
3. Welches sind die tatsächlichen Kriterien, welche für die Kantonspolizei ausschlaggebend sind, wenn bestehende Streifen aufgehoben oder neue bewilligt werden?
4. Hat das für den Kanton Zürich gegenüber den Kantonen Aargau, Bern, Luzern und Solothurn schlechtere Zeugnisse Einfluss auf die zukünftige Bewilligungspraxis?

Auf Antrag der Direktion der Polizei

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Esther Zumbrunn, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

1. Der Regierungsrat hatte innert kurzer Zeit mehrmals die Gelegenheit, ausführlich zu verschiedenen Fragen nach der Bewilligungspraxis und den Kriterien für die Markierung neuer bzw. Aufhebung bestehender Fussgängerstreifen Stellung zu nehmen, so in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 112/1995, des Postulats KR-Nr. 197/1995 sowie der Interpellation KR-Nr. 317/1995. Die Beantwortung der vorliegenden Anfrage kann sich somit im wesentlichen auf die Stellungnahme zur vom VCS Sektion Zürich (Verkehrsclub der Schweiz) und der ARF (Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger) herausgegebenen «Dokumentation Pro Fussgängerstreifen» beschränken.

2. Zusammengefasst werfen die Verfasser dieser Dokumentation der Kantonspolizei vor, sie betreibe eine restriktive Bewilligungspraxis für Fussgängerstreifen, womit sie die durch

die Revision der Verkehrsregelverordnung (VRV) vom 1. Juni 1994 beabsichtigte Verbesserung der Rechtsstellung der Fussgänger am Streifen in ihr Gegenteil verkehre. Das Vorgehen des Kantons Zürich stehe im Gegensatz zur Praxis anderer Kantone und sei zudem ein untaugliches Mittel, um die Unfälle auf und vor dem Streifen zu reduzieren. Anstatt Fussgängerstreifen aufzuheben, müsse vielmehr die Einhaltung der Verkehrsregeln (Anpassen der Geschwindigkeit, Einhalten der Abstände usw.) durch die Fahrzeuglenker durchgesetzt werden, welche das Hauptproblem darstellten. Beispielhaft werden vier Fälle geschildert, in welchen Anwohner oder Gemeindebehörden erfolgreich gegen die Aufhebung bzw. Nichterneuerung von Streifen durch die Kantonspolizei opponierten. Am Schluss der Dokumentation werden die Kernaussagen in fünf Thesen, teilweise mit konkreten Forderungen verbunden, zusammengefasst, auf welche nachfolgend näher einzugehen ist.

3. a) Es ist unbestritten, dass den Fussgängern an gewissen Örtlichkeiten zwecks Querung der Fahrbahn Fussgängerstreifen zur Verfügung stehen müssen. Die Dokumentation erweckt aber den Eindruck, es lasse sich alleine schon mit dem Markieren eines Streifens für die Fussgänger ein Sicherheitsgewinn erzielen. Diese Ansicht trifft indessen nicht zu, vermittelt doch ein Fussgängerstreifen nur dann einen gewissen Schutz, wenn er von den Fahrzeuglenkern auch entsprechend respektiert wird. Es gilt deshalb, erneut der falschen Aussage entgegenzutreten, die Ablehnung eines Fussgängerstreifens stelle grundsätzlich einen Entscheid zu Lasten des Fussgängers dar. Wie die Aufhebung des Rechtsvortritts durch abweichende Signalisation verändert der Fussgängerstreifen die Rechtslage, ohne indessen für sich allein betrachtet tatsächlichen Schutz zu schaffen. Dazu müssen verschiedene Anforderungen an Standort, Verkehrsaufkommen usw. erfüllt sein, wie der Regierungsrat in Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 112/1995 ausführlich erläutert hat. Ausschlaggebend für die kantonale Bewilligungsinstanz ist die Norm SN 640863a der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, welche im September 1989 veröffentlicht, vom EJPD genehmigt und zur rechtsverbindlichen Weisung im Sinne von Art. 115 Abs. 2 der Strassensignalisationsverordnung (SSV) erklärt wurde. Das Vorgehen im Sinne dieser Weisung wird auch von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfohlen, weil nur ein sinnvoll platzierter Fussgängerstreifen einen wirklichen Sicherheitsgewinn darstellt.

b) In der Dokumentation wird dem Kanton Zürich im weitern eine einseitig autoorientierte Sichtweise und, im Vergleich zu anderen Kantonen, ein wenig fussgängerfreundliches Vorgehen in der Bewilligungspraxis von Fussgängerstreifen vorgeworfen.

Fussgängerstreifen werden in aller Regel nur anlässlich von Belagserneuerungen nicht mehr aufgemalt, wenn sie der erwähnten Norm nicht mehr entsprechen und sicherheitsmässig nicht mehr zu befriedigen vermögen. Die Kantonspolizei hat in den Jahren 1992 bis Mitte 1995 insgesamt 104 Gesuche von Gemeinden für die Markierung eines Streifens bewilligt und 43 Fussgängerstreifen entfernt bzw. nicht mehr erneuert. Dadurch hat sich die Zahl der Fussgängerstreifen um 61 erhöht. 162 Gesuche wurden abgelehnt (KR-Nr. 112/1995). Von einer systematischen Abschaffung von Fussgängerstreifen und einer seit der Neuregelung der Vortrittsregelung für Fussgänger verschärften Bewilligungspraxis kann daher keine Rede sein, geschweige denn von einem eigentlichen Fussgängerstreifen-Notstand oder einer einseitig autoorientierten Sichtweise im Kanton Zürich.

Der Vergleich zwischen der zürcherischen Bewilligungspraxis und derjenigen anderer Kantone ist zum einen inhaltlich nicht aussagekräftig, da er durch keinerlei Zahlen oder sonstige Angaben näher belegt wird. Zum andern kann kaum von einem seriös erarbeiteten Vergleich gesprochen werden, nachdem die Handhabung bezüglich Bewilligung von Fussgängerstreifen durch die Verfasser der Dokumentation lediglich im Rahmen einer «kleinen Umfrage» telefonisch bei den zuständigen Stellen erfragt wurde, wobei die Kantonspolizei Zürich in die Umfrage nicht miteinbezogen wurde.

c) In bezug auf das Unfallgeschehen hält die Dokumentation zutreffend fest, dass die Neuregelung des Fussgängervortritts im Kanton Zürich zu keinem Rückgang der Unfälle mit Fussgängern auf dem Streifen geführt hat und dass sich das Unfallgeschehen vor dem Streifen angesichts einer starken Zunahme von Auffahrunfällen sogar massiv verschlechtert hat. Leider verzichtet die Dokumentation hier auf einen aussagekräftigen Zahlenvergleich: Gesamtschweizerisch hat sich die Zahl der auf Fussgängerstreifen verunfallten Personen

1995 gegenüber 1994 um 16,8% und gegenüber 1993 um 11,7% erhöht (Peter Hehlen, Direktor bfu, anlässlich der Medienorientierung vom 29. Mai 1996 zur Gemeinschaftsaktion «Freundliche Zone»). Stark zugenommen haben auch die Auffahrunfälle, welche indessen die Fussgänger nicht tangieren. Im Kanton Zürich hat sich die Unfallsituation auf dem Streifen demgegenüber nicht verschlechtert, sondern ist exakt gleich geblieben. Da wie ausgeführt in den letzten Jahren (und auch seit der Revision des Fussgängervortritts) die Anzahl Fussgängerstreifen zugenommen hat, bedeutet dies sogar eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Fussgängerstreifen. Die im gesamtschweizerischen Vergleich günstige Unfallbilanz für den Kanton Zürich dürfte nicht zuletzt auch auf eine sachlich begründete und konsequente Bewilligungspraxis zurückzuführen sein.

d) In der Dokumentation wird die Forderung aufgestellt, die Kantonspolizei müsse die Fahrzeuglenker mit einer Informationskampagne auf eine angepasste Fahrweise und ein korrektes Vortrittsverhalten am Fussgängerstreifen hinweisen. Zudem müsse das geltende Recht mit Geschwindigkeitsmessungen durchgesetzt werden.

Die Kantonspolizei führt nebst ihren täglichen Geschwindigkeitskontrollen im ganzen Kantonsgebiet immer wieder spezielle Präventionsaktionen für Fussgänger durch, wie etwa die Aktion «Vorsicht Vortritt» im Jahre 1994 sowie die im Jahre 1996 erfolgte Aktion «Vorsicht - Rücksicht», über welche die Medien berichteten. Hingewiesen werden kann im weitem insbesondere auf die Aktion «Freundliche Zone» der bfu, welche die Kantonspolizei vom 3. bis 8. Juni 1996 zusammen mit den Stadtpolizeien Zürich und Winterthur sowie zahlreichen weiteren Stadt- und Gemeindepolizeien massgeblich unterstützt hat. Wie sich dabei gezeigt hat, besteht noch erheblicher Handlungsbedarf, um das Verhalten der Fahrzeuglenker vor dem Streifen zu verbessern. Auf der anderen Seite hat sich aber auch gezeigt, dass auch bei den Fussgängern vermehrt die Tendenz zu beobachten ist, überraschend oder unvorsichtig einen Streifen zu betreten und das Vortrittsrecht zu erzwingen. Eine Senkung der Unfallzahlen ist erst dann zu erwarten, wenn die Fahrzeuglenker konsequent den Fussgängern den Vortritt gewähren und diese ihrerseits die nötige Vorsicht und Vernunft beim Betreten des Streifens walten lassen (so auch bfu-Direktor Peter Hehlen anlässlich der erwähnten Medienorientierung). Ein partnerschaftliches und vorsichtiges Verhalten aller Verkehrsteilnehmer ist immer noch das wirksamste Mittel im Kampf gegen Verkehrsunfälle.

Dies wird die Kantonspolizei - wie die zürcherischen Stadt- und Gemeindepolizeien - nicht davon entbinden, ihre Kontrolltätigkeit, verbunden mit Verzeigung oder Belehrung Fehlbarer, weiterzuführen.

e) Zutreffend wird in der Dokumentation schliesslich festgestellt, dass die erwähnte SN-Norm den Behörden einen gewissen Spielraum bei der Beurteilung der Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens einräumt. Dass die Kantonspolizei diesen Spielraum nicht einseitig zu Ungunsten der Fussgänger und Fussgängerinnen ausschöpft, belegen auch die in der Dokumentation aufgeführten Fälle, in welchen die Kantonspolizei ihren ursprünglich negativen Bewilligungsentscheid revidierte. Sie zeigen, dass die Kantonspolizei durchaus zu Gesprächen bereit und gewillt ist, im Rahmen des Zulässigen Hand zu bieten zu örtlich vernünftigen Lösungen. Dass sie dennoch danach trachtet, sich an klaren Richtlinien zu orientieren, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Rechtsgleichheit nicht zu beanstanden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Polizei.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Husi