

Sitzung vom 23. April 2008

**612. Anfrage (Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern
im Strassenverkehr)**

Kantonsrätin Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, hat am 4. Februar 2008 folgende Anfrage eingereicht:

Eine Analyse des Touring Clubs Schweiz hat gezeigt, dass bei Verkehrsunfällen in der Schweiz vergleichsweise viele Fussgängerinnen und Fussgänger ums Leben kommen. Auffallend ist, dass diese Personen besonders oft auf Zebrastreifen angefahren, verletzt oder getötet werden. Kinder und ältere Menschen sind von diesen Unfällen besonders stark betroffen. Auf Grund dieser Tatsache haben verschiedene Kantone und Gemeinden neue Verkehrskonzepte zur grösseren Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern entwickelt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten.

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger im Strassenverkehr des Kantons Zürich?
2. Teilt der Regierungsrat die Meinung einiger Verkehrsplaner, dass Strassen ohne Zebrastreifen für Fussgängerinnen und Fussgänger sicherer seien, weil die Autolenkerinnen und Autolenker dadurch vorsichtiger fahren würden?
3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass die heutigen im Kanton Zürich angewendeten Verkehrskonzepte dem Sicherheitsbedürfnis der Fussgängerinnen und Fussgänger noch genügend Rechnung tragen?
4. Gibt es andere Verkehrskonzepte, welche der Regierungsrat vermehrt prüfen oder einführen möchte?
5. Was hält der Regierungsrat von den neuen Verkehrskonzepten, welche in einigen Städten der EU unter dem Projektnamen «Shared Space» erprobt werden? Wie beurteilt er das Verkehrskonzept der Gemeinde Köniz BE, welches weniger Zebrastreifen, dafür mehr Tempo-30-Zonen verlangt? Wie beurteilt er dasjenige des Kantons Aargau, das markierte Mittelinseln bei Zebrastreifen vorsieht?
Könnte sich der Regierungsrat vorstellen, eines dieser Konzepte auch in den Zürcher Gemeinden zu fördern oder anzuwenden?

Auf Antrag der Sicherheitsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Für die Beurteilung der Verkehrssicherheit ist die Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei die wichtigste und objektivste Grundlage, deshalb werden die massgeblichen Zahlen und Vorjahresvergleiche der soeben erschienenen Kantonalen Verkehrsunfallstatistik 2007 berücksichtigt. 2007 ereigneten sich im Kanton Zürich (ohne Städte Zürich und Winterthur) 206 Verkehrsunfälle mit insgesamt 212 Fussgängerinnen und Fussgängern. Das Mittel der vorangegangenen fünf Jahre (2002–2006) liegt bei 223 Unfällen. Auf Fussgängerstreifen waren 86 Ereignisse (bei einem Fünfjahresmittel von 85) zu verzeichnen, bei denen 70 Personen verletzt und drei getötet worden sind. Auf Kantonsgebiet sind demzufolge die Zahlen der verunfallten Fussgängerinnen und Fussgänger (einschliesslich der Verletzten und Getöteten) auf Fussgängerstreifen in den letzten Jahren innerhalb eines kleinen Schwankungsbereiches stabil geblieben; dies steht im Gegensatz zur gesamtschweizerischen Entwicklung. Die Situation im Kanton Zürich entbindet indessen die zuständigen Stellen nicht davon, mit geeigneten Mitteln die Sicherheit im Strassenverkehr weiter zu erhöhen.

Die kantonalen Behörden, die für die Belange der Staatsstrassen zuständig sind, stellen den Fussgängerinnen und Fussgängern entsprechend der jeweiligen Belastung der Staatsstrassen und den örtlichen Fussgängerfrequenzen sowohl ausreichend Verkehrsflächen (Trottoirs) als auch eine ausreichende Anzahl von Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Art der Querungshilfen (Fussgängerstreifen, Mittellinien, Lichtsignalanlagen) wird in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten, der Verkehrsfrequenzen sowie der überwiegenden Benutzergruppen (Kinder, Senioren usw.) festgelegt.

Zu Frage 2:

Grundsätzlich regelt ein Fussgängerstreifen lediglich den Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger gegenüber dem Fahrzeugverkehr, bietet den Fussgängerinnen und Fussgängern also einen rein rechtlichen, aber keinen physischen Schutz. Die Entscheidung, ob ein Fussgängerstreifen notwendig ist oder darauf verzichtet werden soll und ob die Voraussetzungen für eine Markierung vorhanden sind, muss unter anderem auf Grund der örtlichen Situation (Sicht, Fussgängerbeziehungen, Schulweg, Bushaltestellen, Altersheim usw.), der Fahrzeug- und Fussgänger-

frequenzen sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten getroffen werden. Eher kontraproduktiv, d. h. im Endeffekt unsicherer, sind Fussgängerstreifen an Örtlichkeiten mit geringem Fussgängeraufkommen. Fahrzeuglenkerinnen und -lenker gewöhnen sich daran, dass keine Fussgängerinnen und Fussgänger vorhanden sind, und werden durch eine wider Erwarten die Strasse überquerende Person überrascht. Besteht eine zu hohe Fussgängerstreifendichte, sinkt tendenziell die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenkenden. In Bezug auf das Fehlen von Fussgängerstreifen in Begegnungszonen wird auf die Beantwortung der Frage 5 verwiesen.

Zu Frage 3:

Die Kantonspolizei Zürich verfügt mit der Verkehrsunfallstatistik über ein aussagekräftiges Instrument zur differenzierten Beurteilung des Unfallgeschehens. Dank der laufend aktualisierten Datenbank können Unfallbrennpunkte oder Unfallhäufungsstellen kurzfristig erkannt und sofort Gegenmassnahmen eingeleitet werden. Jährlich werden so genannte Unfallschwerpunkte bestimmt, die Unfallursachen analysiert und anschliessend zusammen mit den Strasseneigentümern (Kanton oder Gemeinden) Sanierungsmassnahmen zur Senkung der Unfallzahlen ergriffen.

Die enge Zusammenarbeit mit den kantonalen Ämtern, bei kommunalen Strassen auch mit den Gemeindebehörden, ermöglicht ein rasches Reagieren bei auftretenden Sicherheitsmängeln, mit dem Ergebnis, dass die Unfallzahlen mit beteiligten Fussgängerinnen und Fussgängern trotz bedeutendem Mehrverkehr stabil sind. Die heutigen Verkehrskonzepte sind somit erprobt und tragen den Sicherheitsbedürfnissen der Fussgängerinnen und Fussgänger Rechnung. Die verschiedenen Expertenkommissionen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute erarbeiten zudem bei Bedarf neue Normen, passen bestehende den neuesten Erkenntnissen der Verkehrstechnik an und geben bei Notwendigkeit vertiefende Forschungsberichte in Auftrag. Dadurch wird das Normenwerk auf dem neuesten Stand gehalten, und die Anwender haben Gewähr, über breit abgestützte und gesicherte Hilfsmittel zu verfügen.

Zu Frage 4:

Der Regierungsrat und die zuständigen Ämter sind offen für neue Verkehrskonzepte. So ist die Organisationseinheit Verkehr und Infrastruktur Strasse (VIS) der Volkswirtschaftsdirektion bestrebt, das Netz des Langsamverkehrs allgemein einer stetigen Überprüfung hinsichtlich der Erfüllung der gegenwärtigen Erfordernisse zu unterziehen. Die Anwendung von bloss markierten Fussgängerschutzinseln wird noch

geprüft. Ein erstes Pilotprojekt ist in Dielsdorf vorgesehen. Soweit neue Verkehrskonzepte die Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes betreffen, fallen sie in die Kompetenz des Bundes und sind dem Kanton Grenzen gesetzt.

Zu Frage 5:

Mit «Shared Space» (zu Deutsch etwa gemeinsam genutzter Raum) wird ein von der EU finanziertes Verkehrsprojekt bezeichnet, das die bessere gemeinsame Nutzung des öffentlichen Strassenraums durch alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zum Ziel hat. Entscheidendes Merkmal dieses Konzepts ist, dass niemand Vorrechte hat und Verkehrsschilder, Lichtsignale, Markierungen und bauliche Verkehrstrennungen nicht mehr nötig sind. An ihre Stelle treten soziale Regeln, die das Fahrverhalten des Einzelnen beeinflussen. Den in verschiedenen EU-Ländern laufenden Versuchsprojekten gemeinsam ist, dass es sich um massgeschneiderte, von den örtlichen Begebenheiten abhängige Lösungen im Einzelfall handelt. Systematische Auswertungen mit gesicherten Erkenntnissen liegen derzeit noch keine vor. Völlig offen ist zudem die Frage der Übereinstimmung von Shared Space mit den vorhandenen strassenverkehrsrechtlichen Grundlagen des Bundes.

Ähnliche Ansätze verfolgt das im Bundesrecht geregelte Regime «Begegnungszone», wenn auch mit weniger weit gehenden Mitteln. Auch in der Begegnungszone entfallen Verkehrstrennungen und die Markierung und Signalisation von Fussgängerstreifen und Vortrittsregelung, jedoch bleiben als wesentlicher Unterschied die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h und das Vortrittsrecht für Fussgängerinnen und Fussgänger geregelt.

Im Kanton Zürich besteht seit Langem die Praxis, auf dafür geeigneten Strassen oder Gebieten Tempo-30-Zonen einzurichten. Die Kantonspolizei hat bereits im Jahr 2004 einen Erfahrungsbericht über die Einrichtung von Langsamfahrzonen erstellt und Empfehlungen für die Vereinfachung der Einführung und die Verbesserung der Verkehrssicherheit abgefasst (VTA Bulletin Nr. 1/2004). Diese Unterlagen wurden den Gemeindevertretern anlässlich der Polizeivorstände-Konferenzen im Jahr 2005 abgegeben und bezirkweise mit einem Referat erläutert. Die Kantonspolizei berät zudem die Gemeindebehörden bei der Planung und Umsetzung solcher Projekte. Allerdings können Staatsstrassen wegen ihrer übergeordneten Verbindungsfunktion in der Regel nicht Bestandteil einer Tempo-30-Zone sein. Das erwähnte Verkehrskonzept in Köniz im Kanton Bern besteht in der Einrichtung einer Tempo-30-Zone im Ortszentrum, einschliesslich der Hauptstrasse. Die Verwirklichung war nur durch umfangreiche bauliche Massnahmen, insbesondere den Bau einer neuen Verbindungstrasse, möglich.

Der Versuch mit markierten Mittelinseln im Kanton Aargau ist bekannt. Gemäss ersten, vorläufigen Auswertungen kann damit eine gewisse Verbesserung für die Fussgängerinnen und Fussgänger erreicht werden. Wie Fussgängerstreifen bieten sie aber keinen physischen Schutz. Die Kantonspolizei Zürich führt demnächst in Dielsdorf einen Versuch mit einer markierten Mittelinsel mit Fussgängerstreifen durch.

Für alle neuen Verkehrskonzepte gilt, dass sie nicht ohne Weiteres auf jede Strasse übertragbar sind. Vielmehr muss eine Überprüfung im Einzelfall erfolgen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Sicherheitsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi