

Sitzung vom 26. Juli 1994

2288. Anfrage(Fussgängerstreifen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen)

Kantonsrätin Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, hat am 8. Mai 1995 folgende Anfrage eingereicht:

Die Gemeinde Wallisellen stellte der Kantonspolizei Antrag auf Markierung eines Fussgängerstreifens auf einer Gemeindestrasse für die Dauer von eineinhalb Jahren. Der Fussgängerstreifen sollte den Bewohnerinnen und Bewohnern der provisorischen Altersheim-Pavillons und den Besucherinnen und Besuchern eine sichere Überquerung der Strasse vom Altersheim zum gegenüberliegenden Trottoir ermöglichen. Die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei lehnte das Begehren der Gemeinde Wallisellen ab. Als Begründungen wurden aufgeführt:

- die allgemeine Gefährlichkeit von Fussgängerstreifen,
- der geringe Fahrzeugverkehr auf der Zentralstrasse,
- der ebenfalls wichtige, nicht markierte Übergang beim Gemeindehausvorplatz, welcher sich im Abstand von weniger als 50 m befindet: wer nach Markierung eines Fussgängerstreifens beim Altersheim beim Gemeindehausvorplatz die Strasse überquere, würde sich strafbar machen.

Bereits früher scheiterten ähnliche Anträge von Gemeinden am Veto des Kantons (Fussgängerstreifen, Tempo 30-Zonen).

In der Gemeinde Illnau-Effretikon wurde ein Fussgängerstreifen auf der Kantonsstrasse aufgehoben. Als Begründungen wurden aufgeführt:

- der Übergang werde nicht genügend benützt,
- das Fahrzeugaufkommen auf der Kantonsstrasse sei zu gering,
- im Kanton Zürich gäbe es zu viele Fussgängerstreifen.

Ich frage den Regierungsrat an:

1. Wie viele
 - Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen bzw. auf Kantonsstrassen,
 - Tempo 30-Zonen,
 - andere Massnahmen zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf Gemeindestrassen bzw. auf Kantonsstrassen wurden in den letzten drei Jahren vom Kanton aufgehoben, wie viele bewilligt, und wie viele Anträge der Gemeinden wurden abgelehnt?
2. Die aufgeführte «allgemeine Gefährlichkeit von Fussgängerstreifen» ist unverständlich. Erachtet die Verkehrstechnische Abteilung der Kantonspolizei bzw. der Regierungsrat folglich einen nicht markierten Fussgängerübergang als weniger gefährlich?
3. Der rollende Verkehr hat Fussgängerinnen und Fussgängern, welche an einem Fussgängerstreifen sichtlich die Strasse überqueren wollen, stets den Vortritt zu gewähren. Damit hätte die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger verbessert werden sollen. Was unternimmt der Kanton Zürich, damit diese Regelung möglichst bald zur Selbstverständlichkeit wird und somit die Fussgängerstreifen von ihrer «Gefährlichkeit» verlieren?
4. Wie viele Fahrzeuge gelten als genügend für die Markierung eines Fussgängerstreifens auf einer Gemeindestrasse bzw. auf einer Kantonsstrasse? Wie viele Fahrzeuge verkehren auf der Walliseller Gemeindestrasse, wie viele auf der Kantonsstrasse in Illnau-

NEffretikon?

5. Wie viele Fussgängerinnen und Fussgänger rechtfertigen nach kantonaler Regelung die Markierung eines Fussgängerstreifens auf einer Gemeindestrasse bzw. auf einer Kantonsstrasse? Wie viele Fussgängerinnen und Fussgänger benützten den früheren Fussgängerstreifen in Illnau-Effretikon?
6. Vertreten die zuständigen Stellen tatsächlich die Ansicht, im Kanton Zürich gäbe es zu viele Fussgängerstreifen? Wenn ja, wie wird dies begründet?
7. Statt Ablehnung des Antrags der Gemeinde Wallisellen wäre auch die Markierung zweier Fussgängerstreifen (Altersheim und Gemeindehaus) oder eines gemeinsamen Fussgängerstreifens mit Einrichtung eines Gehwegs von den Altersheim-Pavillons zum Fussgängerübergang denkbar gewesen. Wurden solche Alternativen geprüft und mit der Gemeinde diskutiert?
8. Die erwähnten Beispiele zeugen von einer sehr autofahrfreundlichen Haltung der zuständigen Stellen, während die Bedürfnisse der Fussgängerinnen und Fussgänger erst zweite Priorität haben. Wie stellt sich der Regierungsrat zu den Regelungen der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei? Wann werden die Prioritäten ändern?
9. Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit der von der Gemeinde Wallisellen beantragte Fussgängerstreifen bewilligt würde?
10. Welche Voraussetzungen müssten gegeben sein, damit der Fussgängerstreifen in Illnau-Effretikon wieder markiert würde?
11. Welches wären aus der Sicht des Regierungsrates die Vor- und Nachteile, wenn Verkehrsanordnungen auf Gemeindestrassen ausschliesslich in die Kompetenz der mit den örtlichen Gegebenheiten besser vertrauten Gemeindebehörden übertragen würden? Sieht der Regierungsrat diesbezüglich einen Handlungsbedarf?

Auf Antrag der Direktion der Polizei

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Vreni Püntener-Bugmann, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

1. Ohne abweichende örtliche Regelung geniessen Strassenbenützer gegenüber die Fahrbahn überquerenden Fussgängern den Vortritt. Ähnlich der Aufhebung des Rechtsvortritts durch davon abweichende Signalisierung verändert die Markierung eines Fussgängerstreifens die Vortrittslage, ohne indessen für sich allein physische Sicherheit zu schaffen. Darin gründet eine gewisse Gefährlichkeit. Soll diese minimiert werden und der Fussgängerstreifen nicht nur die Vortrittsverhältnisse ändern und dem Fussgänger das Überqueren der Fahrbahn erleichtern, sondern tatsächlich zu dessen Sicherheit beitragen, sind die anerkannten Regeln für das Anordnen von Fussgängerstreifen zu beachten. Fehlen die Voraussetzungen für das Anbringen eines Fussgängerstreifens, ist der Sicherheit des Fussgängers mehr gedient, wenn er in Kenntnis seines fehlenden Vortrittsrechts die Fahrbahn mit der nötigen Vorsicht überquert.

Die Beurteilung von Notwendigkeit, Lage und Ausrüstung von Fussgängerstreifen auf Strassen innerorts erfolgt aufgrund der Norm SN 640863 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Diese Norm wurde im September 1989 veröffentlicht, vom EJPD genehmigt und zur rechtsverbindlichen Weisung im Sinne von Art. 115 Abs. 2 der Signalisationsverordnung (SSV) erklärt. Sie setzt sicherheitsmässig einen hohen Massstab (vgl. RRB Nr. 2590/1994).

Die neutrale Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat sich in der 1995 herausgegebenen Dokumentation «Sicherheit auf Schulwegen» grundsätzlich zum Fussgängerstreifen geäussert. Sie hat dabei namentlich auch auf Fussgänger- und Fahrzeugfrequenzen als Beurteilungskriterien für das Anordnen eines Fussgängerstreifens hingewiesen:- 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 bzw.

überquert neben diesem die Fahrbahn, auch wenn nur geringe Umwege notwendig wären. Leider bieten die Erwachsenen hier oft ein schlechtes Vorbild für die Kinder. Die rechtlichen Voraussetzungen sind dabei klar; die Fussgänger müssen Fussgängerstreifen benutzen, wenn diese weniger als 50m entfernt sind.

Nach der erwähnten VSS-Norm und den Empfehlungen der bfu ist für die Beurteilung der Notwendigkeit eines Fussgängerstreifens in der Regel eine Frequenz von mindestens 200 Fahrzeugen und 50 Fussgängern pro Stunde erforderlich. Diese Zahlen bilden Richtwerte, wobei im Einzelfall auch Charakter und Funktion des Strassenzuges, Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer, Verkehrsmischung, potentielle Benützerkategorien und ortsspezifische Gegebenheiten mitberücksichtigt werden müssen. In jedem Fall ist schliesslich erforderlich, dass bei Fussgängerstreifen beidseits der Strasse unbefahrene Warteräume vorhanden sind und eine ausreichende Sicht in beide Richtungen auf heran-nahende Fahrzeuge gewährleistet ist.

2. Die Kantonspolizei hat in den Jahren 1992 bis Mitte 1995 insgesamt 104 Gesuche für die Markierung eines Fussgängerstreifens bewilligt und 162 Gesuche abgelehnt. 43 Fussgängerstreifen wurden entfernt bzw. nicht mehr erneuert, weil sie den Normen nicht entsprachen und sicherheitsmässig nicht zu befriedigen vermochten. Im gleichen Zeitraum wurden im Kanton Zürich (einschliesslich Städte Zürich und Winterthur) 31 Zonen mit reduzierten Höchstgeschwindigkeitsvorschriften realisiert.

Bei sämtlichen Signalisations- und Markierungsanordnungen der Kantonspolizei wie auch bei der Mitbeurteilung von Bauprojekten ist die Sicherheit der Fussgänger ein zentrales Beurteilungskriterium. Deshalb werden die Massnahmen statistisch nicht speziell nach der Kategorie von Verkehrsteilnehmern erfasst, der sie primär dienen.

3. An der Zentralstrasse in Wallisellen wurde anlässlich von Zählungen eine Frequenz von 142 Fahrzeugen pro Stunde festgestellt. Es wurde beobachtet, dass zwischen dem Altersheim-Pavillon und dem Gemeindehaus, wo eine Verbindung auf der gleichen Strassenseite ohne Strassenüberquerung möglich ist, reger Fussgängerverkehr herrschte, jedoch nur vier Personen pro Stunde die Zentralstrasse überquerten. An der Usterstrasse in Effretikon wurde bei mehreren Zählungen eine Frequenz von rund 330 Fahrzeugen, jedoch lediglich eine Frequenz von etwa sieben Fussgängern pro Stunde beobachtet.

Diese Zahlen sprechen klar gegen die Markierung eines Fussgängerstreifens; es liegen aber auch keine besonderen örtlichen Verhältnisse vor, die eine Markierung in Abweichung von den Normen rechtfertigen könnten.

4. Seit dem 1. Juni 1994 ist die neue Vorschrift über den Vortritt am Fussgängerstreifen in Kraft. Grundsätzlich ist es Sache der die Vorschriften erlassenden Bundesbehörden, über neue Vorschriften zu informieren. Aber auch die Verkehrsverbände, der Verkehrssicherheitsrat und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) sind regelmässig bestrebt, ihre Mitglieder und die Strassenbenützer auf den neuesten Wissensstand über Verkehrsvorschriften zu bringen. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Clubzeitschriften und Plakataktionen (vgl. RRB Nr. 2098/1994). In diesem Zusammenhang ist auf die gross-angelegte Aktion des Verkehrssicherheitsrates aus dem Jahre 1994 «Vorsicht Vortritt» hinzuweisen, die mit flankierenden Kampagnen von Strassenverkehrsamt und Kantonspolizei verstärkt wurde. So hat namentlich die Verkehrspolizei nach Inkrafttreten der neuen Bestimmung in verschiedenen Regionen des Kantons Verkehrserziehungskampagnen durchgeführt; Verkehrsteilnehmer wurden über die neuen Bestimmungen aufgeklärt, Fehlbare ermahnt oder gebüsst. Erste Beobachtungen lassen erkennen, dass die Fussgänger keinen höheren Gefährdungen ausgesetzt sind als früher.

5. Zu den Verkehrsanordnungen zählen bei weitem nicht nur die Fussgängerstreifen, sondern alle Signalisations- und Markierungsmassnahmen. Für die Städte Zürich und Winterthur hat der Kanton diese Kompetenz grundsätzlich an die kommunalen Behörden delegiert, die hierfür über eigene, spezialisierte Fachabteilungen verfügen. Im Falle der anderen Gemeinden bewährt sich die bisherige Lösung, die eine kompetente Beurteilung durch Fachleute nach einheitlichen Kriterien gewährleistet.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. Hirschi