

Sitzung vom 27. Februar 2019

165. Anfrage (Stoppt das Zebrastreifensterben – Kein weiterer Abbau von Fussgängerstreifen)

Die Kantonsräte Jonas Erni, Wädenswil, Beat Bloch, Zürich, und Tobias Mani, Wädenswil, haben am 10. Dezember 2018 folgende Anfrage eingereicht:

Normen sind keine Gesetze. Sie müssen unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten sinnvoll angewendet werden.

In der VSS-Norm 640 241 steht, dass Fussgängerstreifen eine Mindestfrequenz von 50 Personen in der Spitzenstunde aufweisen müssen oder über mehrere Stunden gleichmässig frequentiert sein sollen. Dahinter steht der Irrtum, dass Fussgängerstreifen, die diese Frequenzen nicht erreichen, gefährlich seien und deshalb – abgesehen von begründeten Ausnahmefällen – vermieden werden sollen. Eine weitere Empfehlung betrifft Fussgängerstreifen in 80er-Zonen, die verschiedene Auflagen erfüllen müssen. Auf dieser Basis werden zurzeit im ganzen Kanton Zürich Fussgängerstreifen, welche diese Frequenz nicht erreichen oder weitere Normen nicht vollständig erfüllen, entfernt, auch wenn auf diversen entfernten Fussgängerstreifen in den vergangenen Jahrzehnten keine Unfälle registriert wurden. Fussgängerstreifen sind jedoch Bestandteile des Fuss- und Wanderweg-Netzes und dürfen gemäss Art. 7 FWG (Fuss- und Wanderweggesetz) nicht ersatzlos aufgehoben werden.

Es gibt zudem keine Studie, welche nachweist, dass schwach frequentierte und nicht allen weiteren Normen entsprechende Fussgängerstreifen gefährlich sind. Im VSS-Forschungsbericht wird dazu festgehalten: «Aus Sicherheitsgründen konnte die Notwendigkeit von Mindestwerten für die Anzahl von Fahrzeugen und querenden Fussgängern für die Anordnung von Fussgängerstreifen in keiner bisherigen Forschung nachgewiesen werden.» Und weiter: «Zu diesem Thema liegen keine gesicherten Forschungsergebnisse vor. Es besteht jedoch ein grosser Konsens, dass bei Querungen mit einer hohen Bedeutung für besondere Benutzergruppen (Kinder, Schüler, Betagte, Behinderte) ein Fussgängerstreifen – unabhängig von der Verkehrsbelastung und der Fussgängerfrequenzen – markiert werden soll.»

Die Querungsbedürfnisse der Zufussgehenden bleiben zudem unverändert, unabhängig davon, ob ein Fussgängerstreifen markiert ist oder nicht. Die Kernfrage lautet damit: Kann die Sicherheit erhöht werden, wenn an einer relativ schwach frequentierten oder in einer 80er-Zone

sich befindenden Querungsstelle durch Entfernung des Fussgängerstreifens dem Fussgänger der Vortritt entzogen wird und für den Fahrzeuglenker die Querungsstelle als solche nicht mehr erkennbar ist? Die Antwort lautet: Nein. Denn es ist zu bezweifeln, dass allein durch eine Demarkierung eines Fussgängerstreifens das Sicherheitsniveau der Querungsstelle erhöht werden kann.

Aufgrund dessen stellen sich die folgenden Fragen:

1. Wie viele Fussgängerstreifen wurden in den vergangenen Jahren im Kanton Zürich entfernt (Auflistung pro Gemeinde und Jahr)?
2. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass allein durch eine Demarkierung eines Fussgängerstreifens das Sicherheitsniveau der Querungsstelle erhöht werden kann?
3. Für wie viele der entfernten Fussgängerstreifen wurde ein gleichwertiger oder besserer Ersatz geschaffen? Welche Ersatzmassnahmen wurden realisiert?
4. Wie wird nun die Sicherheit der Querungsstelle bei den erfolgten ersatzlosen Demarkierungen gewährleistet?
5. Weshalb stützt sich der Kanton Zürich bei der Beurteilung von Fussgängerstreifen oft auf unverbindliche Normen ab?
6. Gibt es rechtliche Grundlagen, die Fussgängerstreifen in 80er-Zonen verunmöglichen?
7. Weshalb wird im kantonalen Grundsatzpapier für die Projektierung von Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen sowie in der Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatsstrassen die Aussage gemacht, dass für alle nicht definierten Werte die VSS-Norm SN 640241 «Fussgängerstreifen» anzuwenden sei?
8. Ist der Regierungsrat bereit, auf einen weiteren Abbau von ungefährlichen Fussgängerstreifen zu verzichten, solange diese nur einigen selbstauferlegten Normen und Empfehlungen nicht entsprechen, jedoch kein reales Sicherheitsrisiko darstellen und in der Vergangenheit keine Unfälle auf den entsprechenden Fussgängerstreifen registriert wurden?
9. Ist der Regierungsrat bereit, die in den letzten Jahren unnötigerweise entfernten Fussgängerstreifen im ganzen Kantonsgebiet wieder zu markieren?
10. Betrachtet der Regierungsrat geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen als eine Alternative zur ersatzlosen Aufhebung, um die Sicherheit von Fussgängerstreifen zu erhöhen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Jonas Erni, Wädenswil, Beat Bloch, Zürich, und Tobias Mani, Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Eine ausserordentliche Häufung von schweren Unfällen auf Fussgängerstreifen im Zeitraum von Dezember 2011 bis Mitte 2012 führte dazu, dass das Tiefbauamt zusammen mit dem Amt für Verkehr und der Kantonspolizei die insgesamt rund 2200 Fussgängerstreifen auf den Zürcher Staatsstrassen kantonsweit überprüfte. Im Rahmen dieser Überprüfungen wurden festgestellte Mängel nach einer Prioritätenliste systematisch behoben, wobei diese Arbeit noch andauert. Während die Situation bei einigen Fussgängerstreifen nachgebessert werden konnte, mussten andere aufgrund der örtlichen Verhältnisse entfernt werden. Dabei ist das Kriterium der Frequentierung eines Fussgängerstreifens im Gegensatz zu früher nicht mehr ausschlaggebend.

Der Regierungsrat hat sich in den letzten Jahren mehrfach zu Fussgängerstreifen geäussert. Im Wesentlichen kann auf den Bericht und Antrag zum Postulat KR-Nr. 34/2011 betreffend Verbesserung der Sichtbarkeit von Zebrastreifen durch den Einbau von Reflektoren, zum Postulat KR-Nr. 341/2011 betreffend Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstreifen (Vorlage 5100) und die Beantwortung der Interpellation KR-Nr. 242/2014 betreffend Querungsstellen sichern statt Fussgängerstreifen aufheben verwiesen werden.

Zu Fragen 1 und 3:

Das Tiefbauamt führte am 31. Dezember 2018 2234 Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen in seiner Datenbank. Fussgängerstreifen in den Städten Zürich und Winterthur sowie auf Gemeindestrassen werden nicht erfasst. Seit dem 1. Oktober 2013 (erstmalige Erfassung) sind 66 Fussgängerstreifen aufgehoben und 64 Fussgängerstreifen verschoben worden. 74 Fussgängerstreifen wurden in diesem Zeitraum neu geschaffen und 661 Fussgängerstreifen sicherheitstechnisch saniert. Der Bestand an Fussgängerstreifen ist im Erfassungszeitraum somit sogar leicht angestiegen.

Zu Frage 2:

Fussgängerstreifen regeln den Vortritt, indem sie Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker das Vortrittsrecht entziehen und Fussgängerinnen und Fussgängern vorschreiben, wo sie die Strasse zu überqueren haben. Ein Fussgängerstreifen regelt rechtlich gesehen den Vortritt und suggeriert dadurch einen Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger,

der aber nicht gegeben ist, weil er keinerlei physischen Schutz bietet. Die zahlreichen und medial thematisierten Unfälle bei Fussgängerstreifen in der ganzen Schweiz im Dezember 2018 haben dies wieder verdeutlicht.

Wenn ein Fussgängerstreifen Sicherheitsdefizite aufweist, insbesondere ungenügend beleuchtet ist, über keinen Annäherungsbereich oder zu geringe Sichtweiten verfügt, ist er zu sanieren oder zu entfernen, um die Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker nicht zu überraschen und den Fussgängerinnen und Fussgängern kein falsches Sicherheitsgefühl zu vermitteln. Die Aufhebung von Fussgängerstreifen kann also durchaus die Verkehrssicherheit verbessern. Fussgängerinnen und Fussgänger verlassen sich nicht mehr auf eine durch Fussgängerstreifen vermittelte Scheinsicherheit, sondern überqueren Strassen erst, wenn sie sich vergewissert haben, dass dies gefahrlos möglich ist.

Zu Frage 4:

Wo es nicht ausdrücklich verboten ist, dürfen Fussgängerinnen und Fussgänger Strassen überall überqueren. Sie können dies auch ohne Streifen vielerorts normalerweise gefahrlos tun. Ansonsten können bei einem ausgewiesenen Bedarf im Einzelfall bauliche Massnahmen wie Mittelinseln ohne Fussgängerstreifen geprüft werden.

Zu Frage 5:

Die 2016 aktualisierte VSS-Norm SN 640 241-2016 «Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen» ist zwar nicht rechtsverbindlich, doch entspricht sie dem gegenwärtig anerkannten Stand von Wissenschaft und Technik. Die Sicherheit eines Fussgängerstreifens wird heute im Wesentlichen durch die drei Kriterien «Licht», «Sicht» und «Warteraum» (auch Annäherungsbereich) bestimmt. Sind diese Kriterien nicht erfüllt, darf kein Fussgängerstreifen markiert oder ein solcher muss entfernt werden, weil sonst eine Gefahr für Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen würde. Soweit keine abweichenden Regelungen bestehen, ist die Norm zu beachten, ansonsten ein haftungsbe gründender Werkmangel vorliegen kann.

Zu Frage 6:

Fussgängerstreifen sind ausserorts bei zulässigen Geschwindigkeiten von 80 km/h aus Sicherheitsgründen grundsätzlich problematisch. So beträgt der Anhalteweg (Reaktionsweg und Bremsweg) für ein Auto bei dieser Geschwindigkeit unter idealen Bedingungen (Vollbremsung und trockene Strasse) 50 Meter. Es liegt auf der Hand, dass sich dieser insbesondere bei Nässe und schlechten Sichtverhältnissen erheblich vergrössert, womit auch die Gefahr steigt, dass Fahrzeuglenkende die Fussgängerinnen und Fussgänger zu spät erkennen und nicht mehr rechtzeitig anhalten können. In Übereinstimmung mit der Schweizer Norm und der

Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (vgl. Verkehrstechnik «Fussgängerstreifen», MS.013-2016, S. 1) werden deshalb heutzutage im Ausserortsbereich bei Höchstgeschwindigkeit 80 km/h keine neuen Fussgängerstreifen mehr bewilligt (siehe Vorlage 5100).

Zu Frage 7:

Die kantonale Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatsstrassen vom 15. Mai 2018 ist als Ergänzung und Präzisierung der Schweizer Norm zu verstehen, die Behörden sowie Ingenieurinnen und Ingenieuren als Hilfsmittel für die Projektierung von Querungsstellen dienen soll.

Zu Frage 8:

Querungsstellen mit Fussgängerstreifen werden durch die zuständigen Stellen laufend aufgrund des Unfallgeschehens und mithilfe der vom Bundesamt für Strassen entwickelten Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente ISSI aus dem nationalen Handlungsprogramm Via sicura überprüft. Bei Handlungsbedarf werden u. a. gestützt auf Art. 6a Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01) umgehend Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit getroffen.

Zu Frage 9:

Der Kanton Zürich hat in den letzten Jahren Fussgängerstreifen nur aus objektiven Gründen aufgehoben.

Zu Frage 10:

Geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen sind keine angemessenen Alternativen zur ersatzlosen Aufhebung von Fussgängerstreifen. Ist ein Querungsbedürfnis vorhanden, können bauliche Massnahmen wie Mittelinseln geprüft werden, die einen physischen Schutz bieten und auch ohne Fussgängerstreifen als Überquerungshilfe dienen können, wenn Querungen unumgänglich, aber die Voraussetzungen für die Errichtung eines Fussgängerstreifens nicht erfüllt sind.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:
Kathrin Arioli