

**POSTULAT** von Regula Ziegler (SP, Winterthur) und Peter Stirnemann (SP, Zürich)

betreffend verkehrsorganisatorische Sofortmassnahmen zur Umsetzung des Fussgängerinnen- und Fussgängervortritts am Zebrastreifen

---

Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen, in welchem Masse Temporeduktionen des Verkehrs innerorts vorzunehmen sind, um dem Vortritt der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Zebrastreifen Nachachtung zu verschaffen und gleichzeitig einen Beitrag zur allgemeinen Unfallprävention zu leisten. Damit auf kantonalen und kommunalen Strassen Temporeduktionen nach einheitlichen Kriterien angeordnet werden können, sind diese Massnahmen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vorzunehmen.

Regula Ziegler  
Peter Stirnemann

Begründung:

Durch die Änderung der Verkehrsverordnung Art. 6 Abs. 1 und Art. 47 Abs. 2, 3 und 6 vom März 1994 hob der Bund den Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Zebrastreifen gegenüber dem motorisierten Verkehr deutlich hervor. Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung. Bis anhin musste sich das schwächste und umweltschonendste Glied des Verkehrs den stärkeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern unterordnen. Die kantonale Unfallstatistik für das Jahr 1994 zeigt gegenüber 1993 keine Minderung der Unfälle am Zebrastreifen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Die Auffahrkollisionen nahmen jedoch deutlich zu.

Gegenwärtig wird der Vortritt von den Fussgängerinnen und Fussgängern nur vereinzelt wahrgenommen, weil er als zu risikoreich eingestuft wird. Wenn Fussgängerinnen und Fussgänger bereit sind, aus Sicherheitsgründen die Strassen auf Zebrastreifen zu überqueren, sollten sie dies wenigstens ohne Unfallrisiko tun können. Motorisierte Strassenbenützerinnen und -benützer sollten ihrerseits vor Zebrastreifen anhalten können, ohne ein verbeultes Heck zu riskieren.

Beiden Bedürfnissen ist nur mit einer Temporeduktion beizukommen. Bei einer langsameren Fahrweise stellen sich die motorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer vermehrt auf Fussgängerinnen und Fussgänger ein und Augenkontakte werden möglich, was die Sicherheit erhöht. Bei langsamerem Tempo wird dem Vortritt eher stattgegeben, weil vorher nicht gross abgebremst und nachher nicht stark beschleunigt werden muss. Die erhöhte Wachsamkeit und Temporeduktion verkürzen auch den Anhalteweg (Reaktions- und Bremsweg) und verringern damit die Möglichkeit einer Auffahrkollision. Durch die Temporeduktion steigt zusätzlich die generelle Verkehrssicherheit. Wie die Erfahrungen mit Tempo 30-Anordnungen in Wohnzonen zeigen, ist die Häufigkeit und Schwere der Unfälle merklich zurückgegangen.