

Interpellation Graf Frei-Diepoldsau / Blumer-Gossau (20 Mitunterzeichnende)  
vom 25. November 2008

## **Alternative Strassengestaltung und Fussgängerstreifen**

Schriftliche Antwort der Regierung vom 3. Februar 2009

Ursula Graf Frei-Diepoldsau und Ruedi Blumer-Gossau unterbreiten der Regierung mit Interpellation vom 25. November 2008 verschiedene Fragen zur alternativen Strassengestaltung und Fussgängerstreifen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Auf Schweizer Strassen sterben gemäss Statistik je Jahr rund 80 Fussgängerinnen und Fussgänger. Laut einer Studie der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu<sup>1</sup> sind insbesondere Kinder bis 14 Jahre und ältere Menschen über 65 Jahre betroffen. Die meisten schweren Fussgängerunfälle ereignen sich innerorts zu Hauptverkehrszeiten beim Queren der Strasse. Ausserorts ist das Risiko einer tödlichen Verletzung fast viermal höher als innerorts. Die häufigste Ursache bei den Fussgängerinnen und Fussgängern ist «unvorsichtiges Queren» sowie «Springen/Laufen über die Fahrbahn», bei den Fahrzeugführerinnen und -führern «Missachten der Anhaltepflicht vor dem Fussgängerstreifen».

Zentrale Aspekte des Fahrverhaltens, die mit der Sicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern zusammenhängen, sind einerseits das Geschwindigkeitsverhalten und andererseits die Vortrittsbewilligung an Fussgängerstreifen. Für die Sicherheit der zu Fuss Gehenden genügt es nicht, die Einhaltung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zu kontrollieren. Vielmehr muss eine situationsangepasste Geschwindigkeitswahl (die häufig unterhalb der signalisierten Geschwindigkeit liegt) angestrebt werden. Daneben ist die Anhaltequote an Fussgängerstreifen zu verbessern. Die Kantonspolizei strebt daher u.a. eine Erhöhung der Kontrollhäufigkeit im Bereich von Fussgängerstreifen an.

Der Kanton St.Gallen fördert Strassenraumgestaltungen. Die Federführung für Konzepte von Strassenraumgestaltungen an Kantonsstrassen wurde den politischen Gemeinden übertragen, da derartige Vorhaben eng mit der Identität von Ortszentren zusammenhängen. Im 14. Strassenbauprogramm (2004 bis 2008) stand dafür ein Betrag von 20 Mio. Franken zur Verfügung, der allerdings nur in bescheidenem Mass beansprucht wurde. Gründe dafür sind einerseits, dass die Verfahren mehr Zeit beanspruchten als angenommen und daher bis zum Ende des 14. Strassenbauprogramms keine massgeblichen Kosten auslösten. Andererseits erfuhren einige Vorhaben vehementen lokalpolitischen Widerstand und wurden schliesslich vom Volk abgelehnt. Im 15. Strassenbauprogramm (2009 bis 2015) sind erneut 20 Mio. Franken eingestellt worden.

Die bfu propagiert das Modell Tempo 50/30. Danach sollen verkehrsorientierte Strassen innerorts mit «Tempo 50 generell» signalisiert, weniger befahrene Quartierstrassen dafür vermehrt in Tempo-30-Zonen eingebunden werden<sup>2</sup>. Im Kanton St.Gallen werden daher auf Kantonsstrassen, die in der Regel verkehrsorientierte Strassen von übergeordneter Bedeutung sind, keine Tempo-30-Zonen eingerichtet.

<sup>1</sup> bfu-Sicherheitsdossier Nr. 3, Fussverkehr, Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention, 2007; zu finden unter [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch).

<sup>2</sup> bfu-Report Nr. 60, Prozess-Evaluation des bfu-Modells Tempo 50/30 innerorts, 2008; zu finden unter [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch).

Zu den einzelnen Fragen:

1. Aktuell sind bei der Kantonspolizei die Unfallzahlen der letzten zehn Jahre verfü- und auswertbar. Die Verkehrsunfallstatistik des Kantons St.Gallen von 1999 bis Ende 2008 zeigt folgendes Bild:

| Jahr   | 2008   | 2007  | 2006  | 2005  | 2004  | 2003  | 2002  | 2001  | 2000  | 1999  |
|--|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Total Verkehrsunfälle                            | *3'528 | 3'955 | 3'829 | 4'152 | 4'493 | 4'618 | 4'579 | 4'959 | 5'039 | 5'727 |
| Total Getötete im Strassenverkehr                | 23     | 18    | 24    | 24    | 35    | 32    | 34    | 26    | 35    | 38    |
| Total getötete Fussgänger                        | 6      | 4     | 3     | 2     | 8     | 8     | 6     | 7     | 7     | 4     |
| Davon getötete Fussgänger auf Fussgängerstreifen | 4      | 2     | 1     | 2     | 4     | 3     | 2     | 2     | 3     | 2     |

\*Stand am 24. Dezember 2008. Das Total der Unfälle kann noch nicht für das ganze Jahr 2008 angegeben werden, da zurzeit noch nicht sämtliche Unfälle gemeldet bzw. rapportiert sind. Es dürfte sich auf rund 3'700 belaufen.

2. Der verkehrsplanerische Ansatz der Koexistenz geht davon aus, dass die Verkehrsflächen von den motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden gemeinsam genutzt werden. Dabei führt die gegenseitige Rücksichtnahme tendenziell zu einer Verstetigung des Verkehrs auf einem angepassten Geschwindigkeitsniveau.

Mehrzweckstreifen (baulich nicht unterbrochen) ermöglichen Fussgängerinnen und Fussgängern das diagonale Queren einer Strasse unter Ausnutzen von Lücken im Fahrzeugstrom, erleichtern dem Zweiradverkehr das Linksabbiegen und bieten eine hohe Flexibilität im täglichen Betrieb. Schlüsselkriterien für die Koexistenz und die gegenseitige Verträglichkeit sind das Geschwindigkeitsverhalten sowie die Fahrzeugbelastung. Je niedriger die gefahrenen Geschwindigkeiten sind, desto positiver wirkt es sich auf das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden aus. Bei dichtem Verkehr ohne ausreichende Zeitlücken werden Mehrzweckstreifen auch in Längsrichtung benutzt, was der Verkehrssicherheit abträglich ist.

Das Strassenverkehrsrecht regelt die Mehrzweckstreifen nicht. Sie haben daher nicht die Bedeutung einer Markierung. Verwirrende oder vom Verkehrsgeschehen ablenkende Symbole, Einfärbungen oder Zeichnungen sind auf der Strasse grundsätzlich nicht zulässig. Die strassenräumliche Gestaltung darf nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen und weder einem Signal oder einer Markierung ähnlich sein noch mit diesen verwechselt werden können oder sonstwie den Eindruck einer strassenverkehrsrechtlichen Bedeutung erwecken.

Die im Kanton St.Gallen sowie andernorts gemachten Erfahrungen mit Koexistenz im Strassenverkehr sind unterschiedlich und richten sich nach den jeweiligen Gestaltungsformen. Aufgrund der wenigen bis heute auf Innerortsstrassen des Kantons umgebauten Strassenabschnitte mit Mehrzweckstreifen sind noch keine verlässlichen Aussagen möglich. (Vgl. dazu auch die schriftliche Antwort der Regierung vom 2. Dezember 2008 zur Einfachen Anfrage 61.08.22 «Situation des Langsamverkehrs bei farbigen Mittelstreifen in Ortszentren».)

3. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger beim Queren von Strassen ist ein erklärtes Ziel der Kantonspolizei. Um die Sicherheit der strassenquerenden Fussgängerinnen und Fussgänger zu verbessern, müssten sämtliche Fussgängerstreifen systematisch geprüft, beurteilt und gegebenenfalls den Sicherheitsanforderungen des Fussverkehrs angepasst werden. Dies ist eine aufwendige Arbeit, die heute insbesondere aufgrund von Begehren der Gemeindebehörden und nach Unfällen vorgenommen wird.

Bei Unfällen auf oder unmittelbar neben Fussgängerstreifen wird die Unfallstelle auf ihre verkehrstechnischen Bedingungen überprüft; allenfalls vorhandene Mängel werden nach Möglichkeit behoben. Wo die Entfernung eines Fussgängerstreifens aus Sicherheitsgründen geboten wäre, stösst die Polizei aufgrund des emotionalen Stellenwerts von Fussgängerstreifen häufig auf Widerstand von direkt Betroffenen, der Bevölkerung oder örtlichen Behörden. Bei problematischen Querungen werden Querungshilfen, etwa Schutzinseln in der Strassenmitte, erstellt. Diese einfache bauliche Massnahme reduziert die Gefahr beim Überqueren erheblich. Sie kann jedoch aus Platz- oder Kostengründen nicht immer realisiert werden. Weitere Massnahmen sind lichtsignalgeregelte Übergänge oder die Erstellung von Eingangstoren, mit denen das Geschwindigkeitsniveau von Fahrzeugen bereits zu Beginn eines Innerortsbereichs gesenkt werden kann. Schliesslich wird zum Teil auch nach Alternativen gesucht, z.B. die Schulwegführung geändert.

4. Unfallschwerpunkte auf dem Kantonsstrassennetz werden selbstverständlich saniert und beseitigt. In dringenden Fällen werden Sanierungen sofort in Angriff genommen und dem Strassenfonds für dringende kleine Vorhaben belastet. Soweit keine dringende Sanierung geboten ist, wird ein entsprechendes Vorhaben in das Strassenbauprogramm aufgenommen. Die Kantonspolizei achtet darauf, dass die Sicherheitsaspekte bei allen Strassenumbauten oder -anpassungen berücksichtigt werden. Sodann tragen auch vermehrte Polizeikontrollen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich von Fussgängerstreifen bei.