

Interpellation Gschwend-Altstätten / Durot-Uzwil (6 Mitunterzeichnende)
vom 27. November 2023

Fussgängerstreifen – Sicherheit sieht anders aus

Schriftliche Antwort der Regierung vom 27. Februar 2024

Meinrad Gschwend-Altstätten und Judith Durot-Uzwil erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 27. November 2023 nach der Aufhebung von Fussgängerstreifen, die in den letzten Jahren aus Sicherheitsgründen bzw. mangels ausreichender Frequentierung vorgenommen wurde.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Nach Art. 6a des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) tragen Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung. Dieser gesetzlichen Pflicht sind das Tiefbauamt und die Kantonspolizei nachgekommen, indem sie eine Überprüfung der bestehenden Fussgängerstreifen durchgeführt haben. Dabei haben sie sich im Wesentlichen auf die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (nachfolgend VSS-Normen) gestützt.

Zwar weisen die Interpellantin und der Interpellant zutreffend darauf hin, dass die VSS-Normen keine verbindlichen Rechtssätze sind. Gleichwohl sind diese Regelwerke bei Fussgängerstreifen wie auch in anderen Zusammenhängen zu berücksichtigen, wie das Bundesgericht mehrfach festgehalten hat. Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtes stellen diese Normen Richtlinien bzw. anerkannte Regeln der Baukunst dar, an denen sich Private wie auch Behörden bei der Bautätigkeit grundsätzlich zu orientieren haben. Sie sind jedoch nicht allzu schematisch oder starr anzuwenden und lassen i.d.R. einen gewissen Spielraum zu (vgl. insbesondere Urteile des Bundesgerichtes 1C_481/2018 vom 20. Mai 2020 Erw. 7.1; 1C_330/2017 vom 7. März 2018 Erw. 5.2; 1C_275/2017 vom 18. Januar 2018 Erw. 2.2.1; 1C_147/2015 vom 17. September 2015 Erw. 6.1.1 sowie 1C_597/2014 vom 1. Juli 2015 Erw. 4.1).

Diesen Vorgaben des Bundesgerichtes folgend, haben die Kantonspolizei und das Tiefbauamt erstens dadurch Rechnung getragen, als sie jeden Fussgängerstreifen entsprechend der massgebenden VSS-Norm einzeln beurteilt haben. Zweitens sind sie von den Richtlinien dann abgewichen, wenn an der fraglichen Örtlichkeit eine besondere Situation vorlag, beispielweise wenn eine Strasse von besonders vielen Schulkindern oder gehbeeinträchtigten Personen überquert wird bzw. werden soll. Eine Abweichung von den Normen erfolgte jedoch nur dann, wenn sich die Abweichung ihrerseits auf eine Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) stützen konnte. Mit diesem einheitlichen, auf die örtlichen Verhältnisse bezogenen Vorgehen stellten das Tiefbauamt und die Kantonspolizei eine Gleichbehandlung bei der Beurteilung sicher. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass dieses Vorgehen bei bestehenden Fussgängerstreifen wie auch bei Neuanlagen gleichermassen angewendet wurde bzw. wird.

Entgegen den Ausführungen der Interpellantin und des Interpellanten bestätigen mehrere Studien¹ die in der VSS-Norm gemachten Aussagen bezüglich Frequenzen, Beleuchtung, Sichtweiten, Warteräumen, aber auch bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Teilweise werden im Zusammenhang mit den Frequenzen sogar höhere Anforderungen gestellt. Im Übrigen ist zumindest in Fachkreisen unbestritten, dass gerade auch wenig begangene Fussgängerstreifen Gefahren in sich bergen (bfu-Fachdokumentation 2.278, S. 84 ff.).

Zu den einzelnen Fragen:

1. Im Zeitraum der letzten fünf Jahre wurden 43 Fussgängerstreifen aufgehoben. Diese umfassen die Gemeinden Bad Ragaz (3), Buchs (2), Eschenbach (4), Flums (2), Gommiswald (1), Grabs (3), Mels (2), Niederhelfenschwil (1), Rapperswil-Jona (6), Rüthi (1), Sargans (1), Schmerikon (1), Sennwald (1), Sevelen (3), St.Margrethen (1), Walenstadt (3), Wartau (5), Weesen (2) und Wildhaus-Alt St.Johann (1).

Auf eine Auflistung je Jahr wurde aufgrund des erheblichen Zusatzaufwands verzichtet.

2. Die Sicherheit an Fussgängerstreifen ist unbestrittenermassen hoch zu gewichten. Dazu gehört aber auch, Fussgängerstreifen, welche die erforderlichen Kriterien nicht (mehr) erfüllen, aufzuheben bzw. zu demarkieren, um keine falsche Sicherheit vorzuspiegeln.
3. Im Zusammenhang mit der Überprüfung ging und geht es nicht primär darum, einen Ersatz zu schaffen. Wie dargelegt, ist der Strasseneigentümer zu einer sicheren Strasseninfrastruktur verpflichtet. Insofern stellt auch ein bewusster Verzicht eine Sicherheitsmassnahme dar. Gesamthaft wurden 1'420 Fussgängerstreifen im ganzen Kanton untersucht. Aus diesen Untersuchungen resultierten 3'055 Massnahmen. Bis heute wurden gesamthaft 140 Fussgängerstreifen demarkiert. 310 Massnahmen befinden sich aktuell in der Projektierung. Weitere 701 Massnahmen sind kurz- bis langfristig noch geplant. Bei den projektierten sowie kurz- bis langfristigen Massnahmen handelt es sich meist um bauliche Anpassungen, die ins Strassenbauprogramm einfließen.
4. Die Fussgängerinnen und Fussgänger können in Abhängigkeit der gesetzlichen Vorgaben selbst entscheiden, ob sie an irgendeiner Stelle eine Strasse queren möchten. Da Kinder im frühen Entwicklungsstand solche Entscheide nicht selbständig fällen können, ist eine gewisse Aufsichtspflicht durch die Eltern oder andere Begleitpersonen unumgänglich.
5. Nach aktueller Rechtsprechung können die Normen nicht als unverbindlich betrachtet werden. Sie zeigen den Stand der Technik auf und stellen Richtlinien dar. Diese Normen und Richtlinien stellen somit ein unverzichtbares Mittel zur einheitlichen Beurteilung von Fussgängerstreifen und zur gleichbleibenden Sicherstellung der Verkehrssicherheit dar.

¹ Im Zusammenhang mit Fussgängerstreifen wurden international mehrere grössere Untersuchungen durchgeführt; vgl. z.B.:

- Unfallforschung der Versicherer GDV; Verkehrssicherheit an Fussgängerquerungen, Forschungsbericht Nr. 82;
- Ekman L. On the Treatment of Flow in Traffic Safety Analysis. Lund: Lund Institute of Technology Department of Traffic Planning and Engineering;
- Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling;
- Leden L. Pedestrian Risk decrease with Pedestrian Flow;
- Elvik R. (2009). The non-linearity of risk and the promotion of environmentally sustainable transport. Accident Analysis and Prevention, und
- Zegeer CV (2005). Safety Effects of Marked Versus Unmarked Crosswalks at Uncontrolled Locations.

6. Nach Art. 11 Abs. 1 der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV) darf das Signal «Fussgängerstreifen» nur dann ausserorts angebracht werden, wenn der Fussgängerstreifen dem anerkannten Stand der Verkehrssicherheit entspricht. In Berücksichtigung der VSS-Norm, der Empfehlung der bfu sowie gestützt auf die entsprechenden Studien soll auf Strassen, bei denen die Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt, grundsätzlich auf Fussgängerstreifen verzichtet werden. Entsprechend zurückhaltend werden Fussgängerstreifen in Bereichen angeordnet, in denen die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h beträgt.
- 7./8. Die Regierung stützt sich auf die aktuellen VSS-Normen und die entsprechende Empfehlung der bfu. Sie unterstützt die einheitliche Beurteilung und damit die Praxis des Tiefbauamtes und der Kantonspolizei. Sie sieht daher aufgrund der vorstehenden Ausführungen weder Anlass, unsichere und den VSS-Normen nicht entsprechende Infrastrukturen an und auf der Strasse zu belassen, noch entfernte Fussgängerstreifen wieder zu markieren.
9. Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist an gesetzliche Vorgaben, insbesondere an Art. 32 Abs. 3 SVG sowie Art. 108 SSV, gebunden. Dementsprechend kann die Höchstgeschwindigkeit nicht nach Belieben herabgesetzt werden, weshalb eine solche Massnahme keine Alternative darstellt.