

19.11.2024 - 08:00 Uhr

Fussgängerstreifen-Test: Jeder zweite Übergang ist mangelhaft



Vernier/Ostermundigen (ots) -

Eine Untersuchung von 105 Fussgängerstreifen ohne Ampeln rund um die Bahnhöfe von Freiburg, Montreux, Biel, Olten, Baden/Ennetbaden, Zug und St. Gallen ergeben, dass 50 dieser Übergänge nicht den Kriterien von Fachleuten entsprechen. Sie weisen erhebliche Mängel auf, insbesondere in Bezug auf die Sichtbarkeit. Der Touring Club Schweiz stellt diese Ergebnisse den jeweiligen Städten zur Verfügung und unterbreitet konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern. Im Jahr 2023 verunglückten in der Schweiz 974 Personen beim Überqueren eines Fussgängerstreifens.

Täglich verkehren Hunderttausende Fussgängerinnen und Fussgänger rund um die Schweizer Bahnhöfe und benutzen dortige Fussgängerstreifen. Leider zahlen die Fussgängerinnen und Fussgänger dafür oft einen hohen Preis. Im Jahr 2023 gab es in der Schweiz 974 Unfälle. 212 Personen wurden schwer verletzt und 24 Personen kamen beim Überqueren eines Fussgängerstreifens ums Leben.

Konkret untersuchte der TCS jeweils 15 Fussgängerstreifen in Bahnhofsnähe in Freiburg, Montreux, Biel, Olten, Baden/Ennetbaden, Zug und St. Gallen. Der TCS hat mittelgrosse Agglomerationen gewählt, um die Realität vieler Bahnhöfe in kleineren Ortschaften besser abzubilden. Die geprüften Fussgängerstreifen liegen jeweils in direkter Nähe dieser Bahnhöfe. Alle sind unsignalisiert, das heisst, sie verfügen über keine Ampel. Sie wurden auf der Grundlage der vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) festgelegten Kriterien überprüft. Dazu gehören die Sichtbarkeit und die Wahrnehmungsdistanz für Auto- oder Velofahrer sowie die Breite und die Anzahl der zu überquerenden Fahrspuren.

Mangelnde Sichtbarkeit als Problem erkannt

Die geprüften Fussgängerstreifen wurden anhand einer Notenskala bewertet: von "vollständig konform" bis "defizitär". Nur 19 der 105 Fussgängerstreifen waren konform oder wiesen kleinere Mängel auf. 36 waren gerade noch "ausreichend" und 50 "defizitär". In der Nähe des Bahnhofs Biel waren 11 von 15 getesteten Fussgängerstreifen mangelhaft, in Montreux, Olten und Baden/Ennetbaden waren es 8. In Zug sind 8 von 15 getesteten Fussgängerstreifen in der Nähe des Bahnhofs konform oder weisen kleinere Mängel auf.

Diese Ergebnisse zeigen insgesamt, dass ein grosser Teil der Fussgängerstreifen in der Nähe von sieben wichtigen Schweizer Bahnhöfen Mängel aufweist. Bei näherer Betrachtung stellt sich heraus, dass die unzureichende Sichtbarkeit der Hauptgrund für diese schlechten Ergebnisse ist. 48 der 50 mangelhaften Querungen haben bei diesem Kriterium ungenügend abgeschnitten. Sie sind von einem Fahrzeug oder Fahrrad aus nicht ausreichend sichtbar. Eine zu grosse Querungsdistanz und die Tatsache, dass mehr als eine Fahrspur überquert werden muss, tragen zur schlechten Bewertung von 21 gesicherten Fussgängerstreifen bei.

Städte stehen teilweise vor strukturellen und historischen Hürden

Es ist wichtig, diese Ergebnisse in ihren urbanen Kontext einzuordnen. Die Bahnhöfe entstanden zwischen dem Ende des 19. und dem Beginn des 20. Jahrhunderts in unmittelbarer Nähe der Stadtzentren. Letztere sind besonders dicht bebaut. Mit dem Siegeszug der Bahn und dem Aufkommen des Automobils wurden die Strassen, die an die Bahnhöfe angrenzen, anders genutzt und stark beansprucht. So mussten in dicht besiedelten Städten Fussgängerstreifen oft in die bestehende urbane Planung mit Gebäuden und Strassen integriert werden. Dementsprechend mussten bei der Planung von Fussgängerstreifen aufgrund verschiedener Einschränkungen (bebaute Umgebung, öffentliche Verkehrsmittel usw.) und entscheidender Faktoren (Anzahl der Fussgänger, verfügbarer Platz usw.) Kompromisse eingegangen werden. Der TCS stellt die Ergebnisse den jeweiligen Städten in Form eines technischen Berichts zur Verfügung. Zudem unterbreitet er ihnen konkrete Empfehlungen, um die Sicherheit der geprüften Fussgängerstreifen zu erhöhen.

Methodik

Die Fussgängerstreifen wurden in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle von Swisstraffic geprüft. Die Beobachtungen basieren auf Kriterien der Checkliste der früheren VSS-Norm SN 640 241 für Fussgängerstreifen, die vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) herausgegeben wird.

Die Fussgängerstreifen wurden nach der folgenden Methodik geprüft:

1. Festlegung des Bereichs um den Bahnhof als zentralen Punkt, der 15 nicht signalisierte Übergänge umfasst.
2. Erhebung jedes Fussgängerstreifens vor Ort.
3. Die Konformität des Fussgängerstreifens wird nach den Kriterien des VSS beurteilt.
4. Für jeden Fussgängerstreifen wird ein Bericht erstellt, der die festgestellten Mängel enthält.
5. Für jeden Fussgängerstreifen werden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorgeschlagen.
6. Zu Transparenzzwecken erhalten die Behörden pro Bahnhof einen technischen Bericht.

Pressekontakt:

Marco Wölfli, Mediensprecher TCS
Tel. 058 827 34 03 | marco.woelfli@tcs.ch

Medieninhalte



Fussgängerstreifen / Weiterer Text über ots und www.presseportal.ch/de/nr/100000091 / Die Verwendung dieses Bildes für redaktionelle Zwecke ist unter Beachtung aller mitgeteilten Nutzungsbedingungen zulässig und dann auch honorarfrei. Veröffentlichung ausschliesslich mit Bildrechte-Hinweis.

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100925898> abgerufen werden.