



Sperrfrist bis 30.11.2010, 5 Uhr.

Testmethodik

Basierend auf den Auswertungen von Fussgängerunfällen wurden vier der 27 Sicherheitsfaktoren definiert und in vier unterschiedlich definierten Gruppen gebündelt.

Fussgängerquerung (Gewichtung: 23%)

- Distanz zwischen den beiden Trottoirs
- Konfliktpunkte Fussgänger-Fahrzeuge
- Fussgängerinseln
- Spezielles Lichtsignal für Fussgänger
- Dauer grüne Phase und Übergangsphase
- Dauer rote Phase
- Anzeige verbleibende Zeit für Fussgänger
- Zustand Strassenbelag
- Zustand Strassenmarkierungen
- Zustand Lichtsignale

Sichtbarkeit am Tag (Gewichtung: 26%)

- Mindestsichtdistanz (Distanz, die es einem Automobilisten erlaubt, einen Fussgänger zu erkennen, der den Fussgängerstreifen zu überqueren beabsichtigt)
- Sichtbarkeit der Signale Fussgängerstreifen
- Sichtbarkeit Strassenmarkierungen
- Breite der Fussgängerstreifen
- Spezielle Markierungen

Sichtbarkeit nachts (Gewichtung: 32%)

- Beleuchtung
- Mindestsichtdistanz nachts (Distanz, die einen Automobilisten in die Lage versetzt einen Fussgänger zu erkennen, der den Fussgängerstreifen zu überqueren beabsichtigt)
- Sichtbarkeit von Fussgängern nachts
- Sichtbarkeit von Strassenmarkierungen nachts
- Sichtbarkeit Strassenmarkierungen nachts

Zugang (Gewichtung: 19%)

- Abgesenkte oder niveaugleiche Randsteine
- Für Sehbehinderte geeignete Stufen
- Vorhandensein von speziellen Bodenmarkierungen für Sehbehinderte
- Vorhandensein von akustischen oder vibrierenden Signalen für Blinde
- Vorhandensein von Hindernissen (parkierte Autos, Pfosten, Signale, Löcher, etc., welche die Fussgänger behindern)
- Breite Trottoirs
- 90 Grad Winkel zwischen Trottoir und Fussgängerstreifen
- Elektronische Piktogramme für Schwerhörige
- Die Unterschiede zwischen Fussgängerstreifen mit oder ohne Verkehrsampeln wurden im Evaluationsprozess berücksichtigt und unterschiedlich bewertet

Empfehlungen EuroTest: So werden Fussgängerstreifen sicherer

- Die Fussgängerbewegungen sollten in spezifischen Planungs- und Projektaktivitäten stets gesondert berücksichtigt werden. Dies erlaubt das Erarbeiten von Lösungen, die den Sicherheitsanforderungen von Fussgängern entsprechen, unter Berücksichtigung der Interaktionen mit anderen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern. Vor diesem Hintergrund sind Lage und Gestaltung von Fussgängerstreifen als wichtige Bausteine eines umfassenden Systems der Fussgänger mobility im Rahmen der gesamten städtischen Mobilitätsplanung zu sehen.
- An allen Fussgängerstreifen ist gute Sichtbarkeit eines der wichtigsten Gestaltungsgrundsätze, die zu erfüllen sind. Fussgängerstreifen sollten so geplant und angelegt werden, dass keine Hindernisse die Sicht zwischen Fussgängern und Fahrern einschränken. Ist ein Parkverbot an Fussgängerstreifen nicht möglich, sollten Trottoirnasen vor einem Parkstreifen eingerichtet werden.
- An Kreuzungen sind Gestaltungselemente zu vermeiden, welche die Sicht der Fussgänger und der abbiegenden Fahrzeuge einschränken. Gegebenenfalls sind Hindernisse an Strassenecken zu entfernen.
- An Fussgängerstreifen, die mehr als zwei Fahrstreifen queren, sollten Mittelinseln gesetzt werden, um potentielle Gefahrensituationen zu vermeiden und die Fussgängersicherheit auf dem Zebrastreifen zu erhöhen.
- Es sollten stark reflektierende Verkehrsschilder aufgestellt und zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, wie z.B. spezielle Einrichtungen für bessere Sicht bei Dunkelheit. Zusätzliche Markierungen auf der Fahrbahn, reflektierende Strassenausstattung, Lichtsignalanlagen (Blinklicht, städtische Strassenbeleuchtung, Ampel am Signalmast über der Fahrbahn, etc.) tragen wesentlich zur Erhöhung der Fussgängersicherheit bei.
- Hohe Sichtbarkeit bei Dunkelheit hat oberste Priorität. Es besteht ein dringender Bedarf die Beleuchtung dort zu verbessern, wo sie unzureichend ist.
- Fussgängerstreifen sollten systematisch instand gehalten werden, um den für eine optimale Sicherheit hohen Anforderungen zu genügen. Insbesondere sollte der Strassenbelag vor Fussgängerstreifen gut unterhalten werden, um beim plötzlichen Bremsen bestmögliche Griffbarkeit zu gewährleisten (raue Fahrbahndecken sind Materialien wie Stein mit geringerer Griffbarkeit vorzuziehen).
- Fussgängerstreifen sollten regelmässig auf ihre Sicherheit hin überprüft werden, um Missstände aufzudecken und über Massnahmen für ein angemessenes Sicherheitsniveau zu entscheiden.



- An signalgesteuerten Fussgängerstreifen sind die Ampelphasen so zu regeln, dass Fussgänger die Fahrbahn sicher überqueren können. Gibt es an Fussgängerstreifen keine separate Signalphase für Fussgänger, so könnten zusätzliche Blinklichter die Fahrzeuglenker besser auf querende Fussgänger hinweisen.
- Für mobilitätseingeschränkte Fussgänger wie etwa Rollstuhlfahrer sollte der Randstein an Fussgängerstreifen auf Strassenniveau gesenkt bzw. Rampen mit einer Steigung von maximal 8 % vorgesehen werden.
- Blindenleitsysteme, akustische oder taktile Signalgeber an Ampelanlagen sowie Randsteinabsenkungen ermöglichen sehbehinderten Menschen ein sicheres Überqueren der Strasse. Um das Parkieren von Autos an Fussgängerstreifen zu verhindern, sollten andere Massnahmen als niedrige Metallpoller vorgesehen werden, da diese insbesondere für Sehbehinderte sehr gefährlich sind.
- Besonderes Augenmerk sollte der Lösung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere Radfahrern und Trams, gewidmet werden. Hierbei sind Lösungen zu vermeiden, die eine potentielle Gefahr für an Fussgängerstreifen wartende Fussgänger darstellen (Tramschienen, die zu nah am Trottoir verlaufen, Konflikte zwischen Radstreifen und Randsteinabsenkung).
- Einige technische Lösungen scheinen geeignet, Unfälle zwischen Fahrzeugen und Fussgängern zu verhindern. Es bleibt zu hoffen, dass solche Einrichtungen sich in der Zukunft durchsetzen (beispielsweise Sensoren, die sich nähernde Fussgänger an Fussgängerstreifen automatisch erkennen und den Fahrzeuglenker eine potenzielle Gefahr anzeigen). Fussgängerampeln sollten vermehrt mit einer Countdown-Anzeige als Entscheidungshilfe für querende Fussgänger ausgestattet werden, die so entsprechend ihren körperlichen Fähigkeiten (Gehgeschwindigkeit) die verbleibende Zeit zum Überqueren/Verlassen des Kreuzungsbereichs einschätzen können. Die europaweite Einführung von LED-Lichtsignalanlagen sollte wegen ihrer besseren Sichtbarkeit gefördert werden, insbesondere bei Dunkelheit.

*Mit 1,6 Millionen Mitgliedern ist der Touring Club Schweiz – Non-Profit-Organisation mit Hauptsitz in Genf – in den Bereichen Personen- und Fahrzeugassistance die führende Organisation in der Schweiz. Seine 225 Patrouilleure erledigen jedes Jahr rund 300'000 Pannen und garantieren eine Weiterfahrquote von über 86%. Nahezu 700'000 Personen vertrauen dem ETI-Schutzbrief, der jedes Jahr über 800 Personen und 3'600 Fahrzeuge aus dem Ausland in die Schweiz zurückbringt. Der TCS – Gründungsjahr 1896 – verfügt heute über führende Dienstleistungen wie Assista-Rechtsschutz,, Auto-TCS-Autoversicherung, ETI-Schutzbrief und die "Touring"-Zeitung. Als wichtiger Akteur in Konsumentenschutzfragen führt der TCS jedes Jahr Massstab setzende Tests durch. Mit seinen 24 Sektionen ist der TCS in Mobilitätsfragen heute profilierter Ansprechpartner kantonaler und nationaler Behörden. Seit über 100 Jahren setzt sich der TCS mit Sensibilisierungskampagnen und Studien zur Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrssicherheit von Kindern und Erwachsenen ein. Als Leader in der Zweiphasen-Ausbildung mit schweizweit 33 Kursstandorten nimmt er auch eine wichtige Rolle in der Verkehrserziehung wahr. Der TCS verfügt in der Schweiz ausserdem über 18 Technische Zentren, 29 Campingplätze und zwei Hotels.
Rund jeder zweite Haushalt hat volles Vertrauen in den grössten Mobilitätsclub der Schweiz!*



Detaillierte Resultate – Fussgängerstreifentest 2010

