
Postulat Samuel Schmid, parteilos, Biberstein, vom 11. Januar 2011 betreffend Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger; Entgegennahme unter gleichzeitiger Abschreibung

Aarau, 23. März 2011

11.5

I.

Text und Begründung des Postulats wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

1. Ausgangslage

Nach aktueller Rechtsauffassung begründet das Recht auf körperliche Unversehrtheit nicht nur die Abwehr von Beeinträchtigungen, sondern auch eine staatliche Schutzpflicht gegen Gefährdungen durch Dritte. Wie der Bund in seiner Strassenverkehrssicherheitspolitik "Via Sicura", setzt sich der Kanton Aargau im Bereich der Strassenverkehrssicherheit verstärkt ein und hilft mit, die Anzahl der schwer Verletzten und Toten im Strassenverkehr zu senken. Die Verkehrssicherheit ist eines der Handlungsfelder, welche in der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU verankert sind. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme sollen mittels Abstimmung von Verkehr und Siedlung nachhaltige Lösungen aufgezeigt werden. Gleichzeitig wurde auf kantonaler Stufe das Konzept raumentwicklungAARGAU erarbeitet. mobilitätAARGAU nimmt diese Entwicklungen auf und formuliert die für den Kanton geeignete Verkehrsstrategie. Eine zukunftsorientierte Strassenverkehrssicherheit im Bereich der Infrastruktur fordert die integrale Sicherheit des Strassenraums. Sie zeigt auf, mit welchen Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur, Strassenraumgestaltung, Betrieb und Verkehrstelematik die Sicherheit auf der Strasse erhöht werden kann. Diese Massnahmen sind bei allen Neu- und Ausbauten von Strassenanlagen, bei Unterhaltsarbeiten und beim Betrieb der Strassen zu berücksichtigen.

Das dazu entwickelte Konzept Strassenverkehrssicherheit Infrastruktur zeigt auf, mit welchen Massnahmen die Sicherheit auf den Strassen im Kanton Aargau erhöht werden soll. Folgende Einzelmassnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur sind für den Regierungsrat prioritär:

- Sanieren von Unfallschwerpunkten
- Strassenraumgestaltung
- Sichern von Fussgängerquerungen
- Sichern von Querungen/Linksabbiegern für Velo und Mofa
- Sanieren von Knoten mit Unfällen beim Richtungswechsel
- Tempo-Regime 30/50
- Überprüfen und Sanieren der Strassenbeleuchtung
- Sanieren unbewachter Bahnübergänge

Ergänzt werden diese Einzelmassnahmen durch organisatorische und Qualität sichernde Massnahmen. So werden zum Beispiel alle Strassenprojekte durch die Fachstelle Verkehrssicherheit der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt mit einer Verkehrssicherheitsbeurteilung (Road Safety Audit) überprüft.

Durch die Anwendung von Verkehrssicherheitsaudits können Defizite in der Planung und beim Zustand der Strassen systematisch ermittelt werden. Das Risikomanagement stellt Methoden zu einer systematischen Ermittlung der Gefahren und zur Kosten-Nutzen-Analyse bereit.

2. Fussgängerstreifen

Der Fussgängerstreifen ist die einzige Massnahme, die es den Zu-Fuss-Gehenden ermöglicht, punktuell und vortrittsberechtigt die Fahrbahn zu überqueren. Fussgängerstreifen sind also in erster Linie eine Vortrittsregelung zugunsten des Fussverkehrs. Doch der hohe Anteil der auf Fussgängerstreifen verunfallten Zu-Fuss-Gehenden sowie die tiefen Anhaltequoten bei Fussgängerstreifen zeigen, dass Fussgängerstreifen nicht bedingungslos als Sicherheitsmassnahme bezeichnet werden können und deshalb im Zusammenhang mit Querungsstellen zwischen Vortritt und Sicherheit differenziert werden muss. Konkret ist die Sicherheit für Zu-Fuss-Gehende beim Überqueren einer Strasse dann gegeben, wenn entweder

- genügend grosse Zeitlücken im Fahrzeugstrom ein konfliktfreies Überqueren ermöglichen oder
- Fahrzeuge anhalten und Zu-Fuss-Gehende überqueren lassen.

Die Gestaltung von Querungsstellen muss diesen grundsätzlichen Überlegungen Rechnung tragen und in erster Linie die Sicherheit an Querungsstellen gewährleisten. Im Einzelfall ist abzuklären, ob dies mit oder ohne Vortrittsregelung (das heisst mit oder ohne Fussgängerstreifen) zu erreichen ist.

3. Einsatz von infrastrukturellen Massnahmen und ihre Auswirkungen an Fussgängerstreifen

Die Einsatzmöglichkeiten von infrastrukturellen Massnahmen sind weitgehend bekannt, und die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Sicherheit wurden in verschiedenen Arbeiten untersucht und beurteilt. Zur Verbesserung der Erkennbarkeit des Übergangs werden zum Teil Zusatzausrüstungen (Reflektoren, besondere Signale usw.) bei Fussgängerstreifen eingesetzt, um die Fahrzeuglenkenden entsprechend zu beeinflussen. Der Nutzen dieser Zusatzausrüstungen ist jedoch umstritten und fraglich. Das Beeinflussen der Fahrzeuglenkenden setzt in einem ersten Schritt die Erkennbarkeit des Fussgängerstreifens voraus. Mit entsprechenden infrastrukturellen Massnahmen kann der Erkennungsabstand des Übergangs verlängert werden. Auf den Sichtabstand des Zu-Fuss-Gehenden selbst haben die meisten infrastrukturellen Massnahmen jedoch keinen Einfluss. Das Erkennen des Fussgängerstreifens alleine stellt eine konkrete Information, aber keine eindeutige Handlungsanweisung dar. Folglich reicht die Wahrnehmung des Streifens alleine noch nicht aus, um das weitere Handeln abzuschätzen. Das bessere Erkennen des Fussgängerstreifens ist eine notwendige, aber keine hinreichende Voraussetzung für das richtige Verhalten der Fahrzeuglenkenden. Grundsätzlich ist der Kanton Aargau innovativen Ansätzen gegenüber offen. Diese werden verfolgt, wenn sie der Verkehrssicherheit insgesamt dienlich sind. Die grosse Gefahr besteht darin, dass verschiedene Klassen von Fussgängerstreifen geschaffen werden: Solche die eine hohe Aufmerksamkeit erzeugen und solche, die dann gar nicht beachtet werden. Die vermeintliche Verbesserung an einem Fussgängerstreifen mit einer neuen Massnahme darf sich nicht nachteilig für andere Verkehrsteilnehmende auswirken.

4. Subjektive, objektive und falsche Sicherheit

Im Zusammenhang mit Querungsstellen spielen diese Begriffe eine zentrale Rolle. Die subjektive Sicherheit ist die von einer Person empfundene Sicherheit, die objektive Sicherheit ist die gemessene, effektiv vorhandene Sicherheit. Eine hohe subjektive Sicherheit kann unvorsichtiges Verhalten zur Folge haben. Ist in einer gegebenen Situation die subjektive Sicherheit grösser als die objektive Sicherheit, liegt eine falsche Sicherheit beziehungsweise ein hohes Gefahrenpotenzial vor. An diesen Querungsstellen besteht ein erhöhtes Unfallrisiko, das primär auf einer falschen Sicherheitseinschätzung des durchschnittlichen Verkehrsteilnehmenden beruht.

Anhand des Beispiels "Fussgängerstreifen" soll dieses Konzept veranschaulicht werden:

- Fussgängerstreifen vermitteln ein hohes Sicherheitsgefühl (hohe subjektive Sicherheit). Dies zeigt sich insbesondere an der Vehemenz, mit welcher die Bevölkerung oft Fussgängerstreifen von den verantwortlichen Behörden verlangt sowie an den heftigen Reaktionen, welche negative Verfügungen auslösen.
- Lenkende von Fahrzeugen halten vor Fussgängerstreifen nicht immer an (tiefe objektive Sicherheit). So zeigen beispielsweise diverse Studien, dass Anhaltequoten unter 60 % nicht selten vorkommen.

Für eine hohe Sicherheit muss beim Fussgängerstreifen der Vortritt zugunsten der Zu-Fuss-Gehenden funktionieren. Die zwingenden Sicherheitskriterien sind zu erfüllen (zum Beispiel Sichtweite). Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass bestimmte verkehrstechnische Kriterien (zum Beispiel tiefes Geschwindigkeitsniveau) und Massnahmen (zum Beispiel Schutzinseln) die Sicherheit positiv beeinflussen. Fussgängerstreifen, bei denen die sicherheitstechnischen Kriterien nicht oder nur teilweise erfüllt werden, geben zwar eine hohe subjektive Sicherheit vor, weisen aber eine tiefe objektive Sicherheit und damit ein hohes Gefahrenpotenzial auf. Das Unfallrisiko, das beim Fordern des Vortritts durch die Zu-Fuss-Gehenden besteht, wird nicht wahrgenommen oder falsch beurteilt. Die Zu-Fuss-Gehenden wiegen sich in einer falschen Sicherheit. Fussgängerstreifen dürfen nur angeordnet werden, wenn die verkehrstechnischen Kriterien erfüllt werden oder baulich beziehungsweise signaltechnisch erreicht werden können. Zudem müssen die normativen Anforderungen an die Beleuchtung erfüllt sein. Es kann für Zu-Fuss-Gehende unter gewissen Bedingungen sicherer – wenngleich weniger komfortabel – sein, eine mit andern Massnahmen gesicherte Querungsstelle zu überqueren. In Kenntnis des fehlenden Vortrittsrechts, also ohne Fussgängerstreifen, wird er dies mit der nötigen Vorsicht tun.

5. Konzept Optimierung Sicherheit an Fussgängerstreifen auf dem Kantonsstrassennetz

Zurzeit werden alle Fussgängerstreifen auf Kantonsstrassen im Rahmen des Sicherheitskonzepts erfasst. Insgesamt sind ca. 1'600 Fussgängerstreifen und rund 100 Querungshilfen auf Kantonsstrassen zu erfassen. Auf den Kantonsstrassen sind keine Fussgängerstreifen bekannt, an denen ein grundsätzliches Gefahrenpotenzial besteht. Aufgrund der Unfallanalyse wurden keine Fussgängerstreifen eruiert, an denen ein erhöhtes Unfallrisiko besteht und die Unfälle auf eine mangelnde Anlage des Fussgängerstreifens zurückgeführt werden können. Primär sind es Einzelereignisse auf Fussgängerstreifen, die auf ein Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmenden zurückzuführen sind. Dennoch soll die Verkehrssicherheit an Fussgängerstreifen langfristig verbessert und mit einem entsprechenden Handlungsprogramm aufgewertet werden.

Für Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen sind die Gemeinden verantwortlich, der Kanton ist Aufsichtsbehörde. Aus Ressourcengründen ist eine systematische Überprüfung durch den Kanton nicht möglich, die Interventionen beschränken sich auf Fälle, die dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt gemeldet werden oder auf die es selber aufmerksam wird.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt schenkt dem Bau, Betrieb und Unterhalt des Kantonsstrassennetzes sowie der Verkehrssicherheit grösste Beachtung. Der Strassenraum wird nach gesetzlichen Vorgaben, VSS-Normen, Untersuchungen und Berichten der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und von Hochschulen, von Ingenieurbüros und auch von ausländischen Verkehrsinstituten projektiert. Dies setzt einen regen Kontakt mit diesen Beteiligten voraus. Auch im Bereich der Forschung auf nationaler und internationaler Ebene sowie mit anderen Kantonen sind Kontakte vorhanden. Der Kanton ist in entsprechenden Gremien aus Normierung und Forschung vertreten.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass kantonale Strassenverkehrsanlagen im Aargau nach sicherheitstechnischen Kriterien gebaut und optimiert werden. Auf dem 1'150 km umfassenden Kantonsstrassennetz werden die Aspekte aller Verkehrsteilnehmenden, auch die des Langsamverkehrs, also der Radfahrenden und Zu-Fuss-Gehenden berücksichtigt.

Aufgrund dieser Ausführungen ist der Regierungsrat bereit das vorliegende Postulat entgegen zu nehmen, beantragt aber dessen gleichzeitige Abschreibung.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'989.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU