Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 75 (1997)
Heft: 1-2

Artikel: Mehr Schutz für Fussgänger
Autor: Nydegger, Eva
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-721133

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mehr Schutz für Fussgänger

Von Eva Nydegger

Ältere Menschen sind im Verkehr gerade als Fussgänger besonders bedroht. Die Zeitlupe geht der Frage nach, wie eine altersgerechte Verkehrsplanung und -politik aussehen könnte und was betagte und andere gefährdete Fussgänger selber für ihre Sicherheit auf Trottoirs und Strassen tun können.

Foto: bfu

Während ältere Menschen begeistert vom Leben und Spiel auf der Strasse in ihrer Kindheit erzählen, getrauen sie sich heute vielfach kaum mehr hinaus. Trotz dieser Ängste sind ältere Menschen statistisch gesehen häufiger als andere als Fussgänger unterwegs. Gemäss einer Erhebung des Bundesamtes für Statistik (BFS) ist ein 80jähriger Mann täglich 45 Minuten zu Fuss im Verkehr, das ist doppelt soviel wie ein 50jähriger. Viele Ältere haben entweder nie einen Fahrausweis besessen oder besitzen ihn nicht mehr, und Moped oder Velo fahren lässt oft der Gesundheitszustand nicht mehr zu. Ältere Menschen sind also öfters auf das Gehen und auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Mobilität ist heute eine Voraussetzung zur Bewältigung des Alltags und auch zur Erhaltung der Selbständigkeit. Mobil sein bedeutet, den täglichen Einkauf besorgen, Freunde, Bekannte und Verwandte treffen und teilhaben am öffentlichen Leben.

In den letzten Jahren hat sich der Verkehr in einer Weise entwickelt, die den Interessen der Älteren, aber auch anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern entgegensteht. In der Verkehrspolitik gibt es zwei Ansätze: Einer will, dass sich ältere Menschen der heutigen Situation anpassen und dem Verkehr unterordnen. Beim zweiten Ansatz ist die ältere Generation Massstab der Verkehrsplanung.

Schwächere wirksam schützen

Im dritten nationalen Altersbericht des Bundesrates ist zum Strassenverkehr keine explizite Stellungnahme zu finden. Zwar heisst es dort, dass das Engagement und das Interesse der älteren Menschen an der aktiven Betätigung auf allen Ebenen künftig noch stärker gefördert werden müsse – und damit kann auch die Verkehrsebene gemeint sein. Das Thema Verkehrspolitik müsste jedoch viel entschiedener angegangen werden, wenn der Strassenverkehr nicht immer mehr zum alltäglichen, gefahrvollen Hindernislauf für ältere Menschen werden soll. Betagtengerechte Verkehrsmassnahmen kämen auch jüngeren Fussgängern zugute, insbesondere Behinderten, Kindern und Frauen und Männern mit Kinder- oder Einkaufswagen. Durch tiefere Geschwindigkeiten von Motorfahrzeugen würde zudem der Verkehrslärm herabgesetzt und die Wohnqualität verbessert – ein Plus für alle.

Neben dieser wichtigsten Forderung der niedrigeren Innerortsgeschwindigkeiten ist natürlich auch ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz zu befürworten. In Siedlungsgebieten sollte ein flächendeckendes Netz von Fusswegen vorhanden sein, von dem aus nicht nur zentrumsnahe Läden, Arztpraxen und Kirchen, sondern auch die Grünflächen einer Ortschaft gut erreichbar sein sollten. Bedürfnisgerecht und sehr hilfreich wären zudem Ausruh- und Sitzmöglichkeiten, eine gute Beleuchtung und Beschilderung, Handläufe an steilen Wegen und genügend lange Grünphasen bei Lichtsignalanlagen (siehe auch Artikel S. 8). Weitere zu behebende Stolpersteine für Ältere können Unterführungen sein, glitschige Pflastersteine, unklar signalisierte Baustellen und vor allem parkierte Autos auf dem Trottoir oder an Stellen, wo sie die Sicht behindern.

Was kann der Einzelne konkret unternehmen, um zur Verwirklichung fussgängergerechter Forderungen beizutragen? Sinnvoll wäre etwa ein Engagement bei der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (siehe auch Kasten Seite 10) oder beim Verkehrsclub der Schweiz (VCS). Man könnte an seinem Wohnort Mitgliedern des Gemeinderats die problematischen Stellen schildern und Lösungsvorschläge machen. Und wer aufmerksam Zeitun-

gen liest, kann auch darauf achten, welche Politiker/innen sich für eine Kultur des langsamen Fahrens und für fussgängerfreundliche Massnahmen einsetzen – und kann diese bei Wahlen unterstützen.

Wie steht es mit dem Sehvermögen?

Ältere Menschen können in mancher Hinsicht selber einiges dazu beitragen, die eigene Sicherheit als Fussgänger zu heben. Mit zunehmendem Alter werden die für die Mobilität notwendigen Sinnesorgane des Auges und des Gehörs sowie die Beweglichkeit und das Reaktionsvermögen mehr oder weniger stark beeinträchtigt. Der grösste Teil der für die Orientierung im Verkehr benötigten Informationen wird durch das Auge aufgenommen. Man sollte deshalb seine Augen regelmässig überprüfen lassen, damit eine eventuell nicht bemerkte Minderung der Sehkraft möglichst rasch korrigiert werden kann. Eine Sehtest-Aktion für Verkehrsteilnehmende, welche vom Gesundheitsmagazin «Puls» und dem Schweizerischen Optikerverband durchgeführt wurde, hat gezeigt, dass 22 Prozent der Personen über 60 Jahre die minimalen Sehanforderungen im Strassenverkehr nicht erfüllen. Wer eine Brille oder Kontaktlinsen trägt, geht oft fälschlicherweise davon aus, dass seine Sehschwäche zu hundert Prozent behoben ist. Das stimmt jedoch in vielen Fällen nur für ein bis zwei Jahre nach der letzten Korrektur. Da das Sehvermögen schleichend abnimmt, sollten gerade Brillenträger/innen, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmenden ihr Sehvermögen alle zwei bis drei Jahre testen lassen.

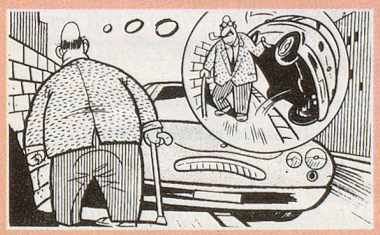
Ein Beispiel kann veranschaulichen, welch wichtige Voraussetzung ein gutes Sehvermögen ist, um Verkehrssituationen richtig zu beurteilen. Ein Fussgänger mit verminderter Sehkraft möchte die Strasse überqueren. Da er das herannahende Auto nicht scharf sieht und dessen Geschwindigkeit nicht richtig einschätzen kann, ist er verunsichert. Er wartet und bleibt stehen, bis er das Fahrzeug in rund 50 Meter Entfernung endlich klar erkennen kann – und geht dann über die Strasse. Ein reaktionsschneller Automobilist kann hier auf trockener Fahrbahn je nach Geschwindigkeit vielleicht gerade noch rechtzeitig abbremsen. Mit einer optimalen Sehhilfe würde der Fussgänger das Auto schon auf 150 Meter klar erkennen können und würde sich deshalb nicht selber so gefährden.

Zebrastreifen bleiben Risikozonen

Um als Fussgänger sicher unterwegs zu sein, sollte die Strasse nicht auf dem kürzesten, sondern auf dem sichersten Weg überquert werden. Das ist in der Regel der Fussgängerstreifen, und damit sind wir bei einem Kapitel, das in der Zeitlupe bereits kurz nach der Einführung der neuen Verkehrsregelung eingehend behandelt worden ist. Seit dem 1. Juni 1994 müssen Fahrzeuglenker nicht nur Fussgängern den Vortritt gewähren, die sich bereits auf dem Fussgängerstreifen befinden, sondern auch allen, die die Strasse dort erkennbar überqueren wollen. Mit dieser neuen Regelung wurde die frühere Relativierung des Fussgängervortritts – das Hand- oder Fusszeichen – abgeschafft. Am Zebrastreifen haben heute die Fussgänger genauso Vortritt wie ein von rechts kommendes Fahrzeug an einer Kreuzung mit Rechtsvortritt. Trotzdem bleiben natürlich die Kräfte zwischen Auto und Fussgänger ungleich. Die neue Regelung hat jedoch allgemein das Bewusstsein gestärkt, dass Fussgänger gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind. Bei vielen Menschen hat sie aber auch zu Verunsicherung geführt,

Autos engen Fussgängerrechte zum Teil sehr massiv ein. Ruhender Verkehr zwingt oft zu Spiessrutenlaufen. *Foto: VCS*

VCS-Denkzettel



Passantinnen und Passanten, für die auf dem Trottoir parkierte Motorfahrzeuge ein Stein des Anstosses sind, brauchen nicht länger einfach die Faust im Sack zu machen. Sie können auf die Trottoirparkier-Kärtchen des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) zurückgreifen und diese als Denkzettel unter den Scheibenwischern der falsch parkierten Vehikel hinterlassen. Die Botschaft ist ebenso knapp wie klar: «Das Trottoir muss frei bleiben, damit die Schwächsten im Verkehr nicht auf die Strasse ausweichen müssen. Laut Strassenverkehrsgesetz ist es deshalb verboten, auf dem Trottoir zu parkieren.»

Erhältlich sind die Kärtchen beim VCS, Postfach, 3000 Bern 2.

und besonders Kinder und Senioren sind mit der Beurteilung von Tempo und Bremsweg eines Fahrzeugs oftmals überfordert. Aus Sicherheitsgründen wird deshalb heute vielfach empfohlen, zuerst ruhig am Übergang stehenzubleiben und Augenkontakt mit dem Lenker oder der Lenkerin des herannahenden Fahrzeugs aufzunehmen. Diese Kommunikation zwischen den schnellen und den langsamen Verkehrsteilnehmenden ist indessen mit den heute üblichen abgeflachten und abgetönten Autoscheiben nur möglich, wenn die Innerortsgeschwindigkeit herabgesetzt wird – konkret gesagt bei Tempo 30.

Ein Blick auf die Unfallstatistik des BFS zeigt, dass Vorsichtsmassnahmen alles andere als überflüssig sind. Die Zahl der auf Fussgängerstreifen verunfallten Personen hat sich 1995 gegenüber 1994 um 16,8 Prozent erhöht, das heisst, die Zahl der Getöteten ist um 12 auf 47, diejenige der Verletzten ist um 144 auf 1107 angestiegen. Da die neue Regelung 1994 nur sieben Monate in Kraft war, liefert der Vergleich der Unfallzahlen der Jahre 1993 (ganzjährig alte Vortrittsregelung) und 1995 (neue Vortrittsregelung) ein klareres Bild. Diese Gegenüberstellung zeigt, dass die Zahl der 1995 auf einem Zebrastreifen Verunfallten gegenüber 1993 um 11,7 Prozent zugenommen hat.

Nur ein Viertel hält an

Wo liegt die Hauptursache der Zunahme der Unfälle im Bereich der Fussgängerstreifen? Wiederholt durchgeführte Beobachtungen an Fussgängerstreifen haben gezeigt, dass sich die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker seit der Einführung der neuen Vortrittsregelung zwar ungefähr verdoppelt hat, doch auch heute halten erst rund 25 Prozent der Autolenker vor einem Fussgängerstreifen an, wenn ein Fussgänger die Strasse überqueren will. Um die Sicherheit der zu Fuss Gehenden zu gewährleisten, müsste von der Polizei eine weit höhere Anhaltebereitschaft durchgesetzt werden.

Systematischen Beobachtungen zufolge signalisieren die Fussgänger seit der neuen Regelung ihre Vortrittsabsicht selbstbewusster – was eigentlich einleuchtend ist. Man muss dennoch davor warnen, im Bewusstsein seines Rechts die Strasse überrraschend oder unvorsichtig zu betreten. Eine Senkung der Unfallzahlen ist erst dann zu erwarten, wenn die Fahrzeuglenker konsequent den Fussgängern den Vortritt gewähren und die Fussgänger die Strasse nicht betreten, wenn ein Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig anhalten kann. Und selbst dann verbleiben Gefahrensituationen, da die Zebrastreifen nachts schlecht oder überhaupt nicht beleuchtet sind, und auch bei verschneiten Strassen sind sie praktisch nicht sichtbar. Umso wichtiger und begrüssenswerter ist im immer hektischer werdenden Verkehr jeder Schritt in Richtung Partnerschaft und Fussgängerschutz. ◆

Zur Unfallgefahr

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) macht immer wieder auf die zwei politisch regulierten Faktoren aufmerksam, die im Strassenverkehr am meisten Unfälle verursachen. Unfallursache Nummer eins ist die nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit, Sorgenkind Nummer zwei ist der Alkohol. Die bfu bekräftigt deshalb seit Jahren ihr Postulat nach einer Senkung der Blutalkoholgrenze auf 0,5 Promille und schätzt, dass so rund 15 Prozent der tödlichen Unfälle zu vermeiden wären und alkoholisiertes Fahren das Image eines Kavaliersdelikts verlöre. Weiter schlägt die bfu einen Zwei-Stufen-Fahrausweis vor, wobei in einer Bewährungsphase nach der Prüfung nur Niedrig-PS-Autos gefahren werden dürften. Viele schwere Unfälle werden nämlich von jungen Menschen – meist Männern – mit übermotorisierten Protzautos verursacht.

Ältere Menschen sind viel häufiger von Unfällen im Strassenverkehr betroffen als jüngere und sie sterben wesentlich häufig an den Unfallfolgen. Rund 64 Prozent der getöteten Fussgänger und Fussgängerinnen in der Schweiz sind über 60jährig, obwohl ihr Anteil an der Bevölkerung nur 19 Prozent ausmacht.

Seit dem 1. Januar 1993 ist das Bundesgesetz über die Hilfe an Opfern von Straftaten (das Opferhilfegesetz) in Kraft. Nicht nur Opfer von Gewaltverbrechen, sondern auch Opfer von Verkehrsunfällen oder deren Angehörige haben Anspruch auf Hilfeleistungen des Staates. Auskünfte erteilen die kantonalen Beratungsstellen.

Schreiben Sie uns

Liebe Leserinnen und Leser

- *Sind Sie viel zu Fuss unterwegs?*
- *Wie erleben Sie den heutigen Verkehr?*
- *Wohnen Sie in einer fussgängerfreundlichen Umgebung, oder getrauen Sie sich kaum mehr auf die Strasse?*
- *Welches sind Ihre Erfahrungen mit Lichtsignalanlagen und mit der neuen Regelung am Zebrastreifen?*
- *Was können ältere Menschen tun, um ihre Sicherheit im Verkehr zu erhöhen?*
- *Wie könnte die Situation auf unseren Strassen und Trottoirs auf politischem Weg besser geregelt werden (zum Beispiel betreffend Innerortsgeschwindigkeiten, Blutalkoholgrenze, Ausbildung von Auto- und Lastwagenlenker/innen)?*
- *Welche baulichen Massnahmen empfinden Sie als besonders hilfreich für Fussgänger?*

Bitte schreiben Sie uns. Ihr Brief sollte bis am 10. Februar bei uns eintreffen und nicht mehr als eine A4-Seite umfassen. Jede abgedruckte Zuschrift wird mit 20 Franken honoriert.

Senden Sie Ihre Briefe an Zeitlupe, Leserumfrage, Postfach 642, 8027 Zürich