

Sichere Querungen für Fussgänger/innen

Leitfaden zum Thema Fussgängerstreifen und alternative Querungshilfen: In Tempo-30-Zonen, auf verkehrsorientierten- oder nichtverkehrsorientierten Strassen.



Inhalt

Sicher Queren	2
Gefährliche Fussgängerstreifen erkennen.....	2
Mindestanforderungen für sichere Fussgängerstreifen.....	3
Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen	5
Alternativen zum Fussgängerstreifen	8
Information der Einwohner/innen, wenn Fussgängerstreifen aufgehoben werden	10
Weiterführende Quellen	14

Sicher Queren

Sei es für sichere Schulwege oder für durchgängig attraktive Fusswegnetze, den Querungsstellen kommen eine besonders hohe Bedeutung zu.

Im Mittel legen wir täglich 1.6 km zu Fuss zurück (Mikrozensus Verkehrsverhalten 2023). Als ungeschützte Verkehrsteilnehmende stellen die Fussgängerinnen und Fussgänger nicht zu Unrecht hohe Ansprüche für das sichere Queren der Fahrbahn. Für die Gemeinden bedeutet dies, die Führung des Fussverkehrs gut zu planen und zu begründen. Vor allem auch dann, wenn bestehende Fussgängerstreifen Sicherheitsmängel aufweisen, wenn nach der Einführung von Tempo-30-Zonen neu auf Fussgängerstreifen verzichtet werden soll oder wenn alternative Querungshilfen an Stelle des Fussgängerstreifens eingesetzt werden.

Die bekannteste Querungshilfe ist der Fussgängerstreifen, aber nicht in jedem Fall ist sie auch die zweckmässigste. Weshalb kann in der Tempo-30-Zone in der Regel auf Fussgängerstreifen verzichtet werden? In welchen Situationen ist ein Fussgängerstreifen zweckmässig? Welche Vorteile haben alternative Querungshilfen?

Das vorliegende Papier richtet sich an Gemeinden und soll ihnen bei Planung und Kommunikation für sichere Fussgängerquerungen Unterstützung bieten.

Gefährliche Fussgängerstreifen erkennen

Ein Fussgängerstreifen ist keine Sicherheitsgarantie. Die Unfallzahlen zeigen; über 40% der Unfälle mit schwer verletzten Fussgängerinnen ereignen sich auf dem Fussgängerstreifen (Unfallgeschehen Schweiz 2017-2022).

Leider gibt es immer noch zahlreiche Fussgängerstreifen, welche die erforderlichen Sicherheitsnormen nicht erfüllen können. Dies ist zweifach problematisch. Diese Fussgängerstreifen bieten objektiv weniger Sicherheit. Dieser Mängel nicht bewusst, erwarten die Fussgänger/innen, dass der Fussgängerstreifen ihnen zusätzlichen Schutz bietet (subjektive Sicherheit) und verhalten sich dadurch weniger vorsichtig.

Wichtige Faktoren für die Beurteilung von unsicheren Fussgängerstreifen

Zu hohe Tempi

Je schneller auf einem Streckenabschnitt gefahren wird, umso weniger Zeit bleibt den Fahrzeuglenkenden für die Informationsaufnahme. Der Anhalteweg, bestehend aus Reaktions- und Bremsweg, wird deutlich länger und die Unfallfolgen im Falle einer Kollision gravierender. Ein Fussgängerstreifen kann nur sicher sein, wenn die Autolenker/innen genügend Zeit haben, die Fussgänger/innen rechtzeitig zu erkennen, um vor der Querung vollständig anzuhalten.

Die tolerierbaren Geschwindigkeiten müssen, abhängig von den Sichtweiten, im Einzelfall geprüft werden. Als obere Limite gilt nach der VSS-Norm 40 241: Ein Fussgängerstreifen darf nur in Strassenabschnitten markiert werden, wo die signalisierte Geschwindigkeit und die $V85 \leq 60$ km/h sind.

Ungenügende Sichtweiten	Der Anhalteweg bei 50 km/h beträgt bei guten Strassenverhältnissen etwa 38 Meter. Er kann aber auch deutlich länger ausfallen. Zum Beispiel, wenn der Fahrzeuglenker durch ein Telefongespräch abgelenkt ist oder zu schnell fährt. Gefährlich ist es, wenn der Fussgängerstreifen so platziert ist, dass Fahrzeuglenkende die zu Fuss Gehenden nicht rechtzeitig erkennen können und so nicht in jedem Fall genügend Zeit zum vollständigen Anhalten haben. Umgekehrt müssen auch die Fussgänger/innen genug freie Sicht auf beide Seiten haben.
Ungenügende Erkennungsdistanz	Die Fahrzeuglenkenden müssen den Standort eines Fussgängerstreifens aus weiter Distanz (doppelte Sichtweite) erkennen können. Ist die Erkennungsdistanz zu kurz, fehlt die Zeit, rechtzeitig Bremsbereitschaft zu erstellen und die Aufmerksamkeit auf Fussgänger/innen im Annäherungsbereich zu richten.
Fehlende Fussgängerschutzinsel	Ohne diese Querungshilfe wird das Queren anspruchsvoller. Zum einen muss gleichzeitig der Verkehr aus zwei Richtungen beobachtet werden. Zum andern ist die zu querende Strecke mehr als doppelt so lange. Bei breiten Strassen und hohem Verkehrsaufkommen sind Fussgängerschutzinseln deshalb ein Muss.
Mehrspurigkeit	Wenn der Fahrverkehr in die gleiche Richtung zwei- oder mehrspurig geführt wird, nimmt das Risiko deutlich zu, dass Fussgänger/innen übersehen werden und schwer verunfallen.
Ungenügende Beleuchtung	Ohne Strassenbeleuchtung oder bei ungeeigneter Platzierung sind Fussgänger/innen bei Dunkelheit erst viel später erkennbar. In dunkler Kleidung wird ein Fussgänger erst aus einer Distanz von 25 m sichtbar. Der Anhalteweg bei 50 km/h beträgt aber etwa 38 m.
Geringe Fussgängerfrequenzen	Wird ein Fussgängerstreifen nur selten benutzt, ist das Unfallrisiko höher, als bei sonst gleichen Voraussetzungen mit regelmässigen Querungen.

Mindestanforderungen für sichere Fussgängerstreifen

Ein Fussgängerstreifen regelt den Vortritt zwischen Fuss- und Fahrverkehr. Damit er auch der von ihm erwarteten Schutzwirkung gerecht wird, müssen grundlegende Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden. Als Kriterien für die Beurteilung von sicheren Fussgängerstreifen haben sich die von der BFU empfohlenen, unten aufgeführten „Big 5“ bewährt. Diese basieren auf der VSS-Norm 40 241 für Fussgängerstreifen.

Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit ist dabei ein Schlüsselfaktor, der sich in mehreren Belangen negativ oder positiv auswirkt. Für sichere Fussgängerquerungen besonders wirksam sind daher alle Massnahmen, welche einen Beitrag leisten, die Geschwindigkeiten auf dem entsprechenden Streckenabschnitt mit Fussgängerstreifen zu senken (Sensibilisierung, Polizeikontrollen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Tempo 30 etc.).

1. Sichtverhältnisse

Die VSS-Norm 40 241 legt die erforderlichen *Sichtweiten* fest. Sie ist die Distanz, aus welcher sich Fahrzeuglenkende und zu Fuss Gehende gegenseitig erkennen können (Sichtkontakt). Sie bezieht sich auf die frei überblickbare Strassenstrecke inklusiv der Annäherungsbereiche der Fussgänger beidseits der Strasse.

Die erforderlichen Sichtweiten entsprechen den tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Sie sind abhängig vom V85, das heisst von der Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wurde. Bei 50 km/h sind dies 55 m. Bei 30 km/h reduziert die notwendige Sichtweite auf 25 m.

Deutlich vor dem Fussgänger, soll die Fussgängeranlage erkannt werden. Die *Erkennungsdistanz* ist die Distanz, aus welcher der Fussgängerstreifen erkennbar ist (Bodenmarkierung oder das Signal 4.11 „Standort eines Fussgängerstreifens“). Nach VSS-Norm 40 241 sollte diese zweimal so gross wie die Sichtweite in den Annäherungsbereich sein.

2. Fussgängerschutzinsel

Fussgängerstreifen mit Fussgängerschutzinseln sind deutlich häufiger unfallfrei. Deshalb ist stets die Anordnung von Fussgängerschutzinseln anzustreben. Bei einer Fahrbahnbreite ab 8,50 m muss zwingend eine Schutzinsel angebracht werden.

3. Einstreifigkeit

Der Fussgängerstreifen führt über nur einen Fahrstreifen pro Richtung.

4. Beleuchtung

Der Fussgängerstreifen, inklusive Annäherungsbereich (plus 1m) sind korrekt beleuchtet und entsprechen den Normen der Schweizer Licht Gesellschaft (SLG).

5. Fussgängerfrequenz und Fahrzeugmenge

Der Fussgängerstreifen wird regelmässig und mit einer bestimmten Häufigkeit benutzt (die 5 meistbegangenen h ergeben total 100 Querungen). Ausnahmen für die Prüfung eines Fussgängerstreifen auch bei tieferen Frequenzen sind: Querungen, die Teil einer qualifizierten Fusswegnetzplanung sind (z.B. Richtplanung) oder besondere Vortrittsbedürfnisse (z.B. Haltestellen des ÖV, Schulhäuser, Alters- oder Behindertenheime). Unter 3000 DTV empfiehlt die VSS Norm 40 241 keinen Fussgängerstreifen.

Weitere Informationen zu den Anforderungen für Fussgängerstreifen (bei Tempo 50, 40 oder 30) finden Sie in den [BFU-Empfehlung](#) für die Verkehrstechnik: Fussgängerstreifen oder in der VSS Norm 40 241.

Gibt es unterschiedliche Anforderungen für verkehrsorientierte oder nicht verkehrsorientierte Strassen?

Die Big Five und die SSV-Fussgängerstreifennorm gelten grundsätzlich auch auf nicht verkehrsorientierten Strassen. Hingegen stehen in den in Tempo-30-Zonen, auf nicht verkehrsorientierten Strassen die Mittelinseln und die Einstreifigkeit weniger im Zentrum, weil die Strassenbreiten und das Verkehrsaufkommen hier in der Regel geringer sind.

Was tun – wenn ein Fussgängerstreifen nicht sicher ist?

Jeder Fussgängerstreifen muss als Einzelfall betrachtet und eine geeignete Lösung geprüft werden:

- Sichtweiten: Je weniger schnell gefahren wird, umso kleiner sind die Anforderungen an die Sichtweiten. Können Tempoübertretungen durch bauliche Massnahmen reduziert werden? Wäre Tempo 30 anstelle Tempo 50 zweckmässiger?
- Mittelinsel: Ist die Strasse genügend breit für eine Mittelinsel?
- Beleuchtung: Wie müsste die Strassenbeleuchtung platziert, dass die Fussgänger/innen vor und während der Querung gut sichtbar sind?
- Fussgängerfrequenz: Kann der Fussverkehr ohne unattraktive Umwege auf weniger Querungsstellen gebündelt werden (Netzplanung für den Fussverkehr)?
- Alternativen: Eignen sich anstelle eines Fussgängerstreifens eine Über- oder Unterführung, eine Lichtsignalanlage oder eine bauliche Querungshilfe ohne Vortrittsrecht, z.B. eine seitliche Einengung oder Fussgängerschutzinsel.

Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

Tempo 30 kommt immer flächendeckender zum Einsatz, weil Gemeinden damit für sichere Schulwege, weniger Lärm und mehr Lebensqualität sorgen möchten. Die tieferen Tempi verbessern die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden und machen die Querungen generell sicherer. Die Strasse kann ohne Fussgängerstreifen flächig gequert werden. Aus diesen Gründen verlangt der Gesetzgeber in seiner „Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen“ im Grundsatz auf Fussgängerstreifen zu verzichten und diese nur in begründeten Ausnahmen vorzusehen. Von dieser Regelung sind jedoch nicht alle Strassen mit Tempo 30 betroffen, wie folgende Tabelle zeigt.

Tempo-30-Zone auf nicht verkehrsorientierten Strassen	Tempo-30-Signalisation oder Einbezug von verkehrsorientierten Strassen in die Tempo-30-Zone
Die Verordnung über Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (Art. 4 Abs. 2) verlangt, dass in Tempo-30-Zonen auf Fussgängerstreifen in der Regel verzichtet wird.	Tempo 30 kann unter gewissen Umständen (z.B. zur Lärmreduktion) auch auf Hauptverkehrsstrassen als Höchstgeschwindigkeit eingeführt und für Strecken signalisiert werden. Bei einem Einbezug in eine Tempo-30-Zone behält die Hauptverkehrsstrasse ihre übergeordnete verkehrliche Funktion, d.h. Vortrittsregeln und Fussgängerstreifen müssen nicht aufgehoben werden, da sie verkehrsorientiert bleiben und die Regeln der Zonen-Signalisation nicht zur Anwendung kommen.
In jedem Fall zur Anwendung kommen VSS-Fussgängerstreifennorm 40 241 und die «Big-Five-Kriterien».	

Nicht verkehrsorientierte Strassen: Weshalb in der Regel auf Fussgängerstreifen verzichtet werden kann.



Foto: © BFU

Vier gute Gründe für sicheres Queren ohne Fussgängerstreifen:

1. **Deutlich höheres Sicherheitsniveau mit Tempo 30.** In den Tempo-30-Zonen ist der Fahrverkehr deutlich langsamer unterwegs. Im Vergleich zu 50 km/h halbiert sich bei 30 km/h der Anhalteweg. Die tiefere Geschwindigkeit trägt dazu bei, dass Unfälle vermieden werden können und dass im Fall eines Zusammenpralls die Wahrscheinlichkeit für schwere Verletzungen deutlich geringer ist. Von diesem Sicherheitsgewinn profitieren die Fussgänger/innen nicht nur punktuell an einer gesicherten Querungsstelle, sondern auf der gesamten Strecke. [Mehr](#) zur Sicherheit bei Tempo 30.
2. **Mehr Aufmerksamkeit für Fussgänger/innen bei tieferem Tempo.** Den Fahrzeuglenkenden bleibt bei Tempo 30 mehr Zeit, ihre Aufmerksamkeit nicht nur auf die Fahrbahn, sondern auf den gesamten Strassenraum zu richten. Sie können dadurch zu Fuss Gehende früher erkennen und schneller reagieren. Beim Wegfall von Fussgängerstreifen muss mit Querungen auf der ganzen Strecke gerechnet werden. Dies erfordert Aufmerksamkeit für die gesamte Zone. Gemäss Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV) gilt: „Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss.“ (SSV, Artikel 22a).
3. **Freies Queren.** Das erhöhte Sicherheitsniveau ermöglicht den zu Fuss Gehenden das flächige Queren. Sie sollen deshalb ohne Umweg die Strasse dort queren, wo sie sich sicher fühlen, oder abhängig davon, ob die Strasse gerade frei ist.
4. **Wegfall der 50-Meter-Regel.** 50 Meter vor und 50 Meter nach dem Fussgängerstreifen ist für Fussgängerinnen und Fussgänger das Queren der Fahrbahn verboten. Ohne Fussgängerstreifen kann die Strasse frei an geeigneter Stelle überquert werden.

Nicht verkehrsorientierte Strassen: In welchen Situationen Fussgängerstreifen zweckmässig sein können

In einem ersten Schritt sollte immer geprüft werden, ob die Querungsstelle auch mit anderen Massnahmen sicher gestaltet werden kann (vgl. Kapitel unten: Alternativen zum Fussgängerstreifen).

Bei zu hohem Verkehrsaufkommen oder bei besonderen Bedürfnissen der zu Fuss Gehenden (Schulkinder, Senior/innen oder Menschen mit Behinderung, öV-Haltestellen, ...) kann es sinnvoll sein, einen Fussgängerstreifen in der Tempo-30-Zone vorzusehen, beziehungsweise beizubehalten.

In jedem Fall - auch beim Fussgängerstreifen vor der Schule - müssen die «Big Five»-Kriterien der SSV Norm «Fussgängerstreifen» erfüllt sein.



Foto: © VCS

Besondere Herausforderung für Schulkinder:

Kleine Kinder sind noch nicht «verkehrsstauglich». Dies, weil sie noch nicht in der Lage sind, Geschwindigkeiten einzuschätzen. Da sie keine Vorstellung von einem Anhalteweg haben, lernen sie von der Polizei, die Strasse erst zu queren, wenn kein Auto kommt oder wenn die Räder stillstehen. In der Auto-Fahrschule wird gelernt, dass in der Tempo-30-Zone der Fahrverkehr gegenüber dem Fussverkehr Vortritt hat. Das bedeutet, dass das Verkehrsaufkommen zum Zeitpunkt, wenn die Kinder unterwegs sind, nicht zu hoch sein darf, damit sie ohne lange Wartezeit eine Zeitlücke zum Queren finden. Diese Lücke muss für Kinder ausreichend gross sein. Denn, wenn sie warten sollen, bis kein Auto mehr kommt, darf sich in dem Moment kein herannahendes Auto in Seh- oder Hörweite befinden.

Auszüge aus Verordnungen und Rechtsprechungen zu Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

«Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.»

Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Art. 4 Abs. 2

-> Diese Vorgabe gilt nicht, wenn ein mit Tempo 30 signalisierter, verkehrsorientierter Streckenabschnitt in eine Tempo-30-Zone eingebettet wird (vgl. oben).

In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Nationalrätin Christine Keller hat der Bundesrat den Verzicht auf Fussgängerstreifen weiter präzisiert: «Der Verzicht auf das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist.»

Antwort Bundesrat auf Postulat Christine Keller 99_3115

«Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen aber dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen und Heimen, aber auch bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs der Fall sein.»

Antwort des Bundesrates auf Anfrage Margret Kiener Nellen 04.1090 Sicherheit auf Fussgängerstreifen.

Alternativen zum Fussgängerstreifen

Anstelle eines Fussgängerstreifens kann eine bauliche Querungshilfe ohne Vortrittsrecht für zu Fuss Gehende die zweckmässigere und sicherere Lösung sein.

Eine solche bauliche Querungshilfe kann verschiedene Zwecke erfüllen:

- Sie weist die Fussgängerinnen und Fussgänger (inkl. Kinder) auf geeignete Stellen zum Querren hin.
- Wie bei den Fussgängerstreifen ist auch bei den alternativen Querungsstellen die Sichtbarkeit zentral. Indem sie den Wartebereich stärker in den Sichtbereich rückt, werden die Fussgänger/innen vom Fahrverkehr besser und früher erkannt.
- Die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden wird auf die Querbeziehungen gelenkt.

- Die Gestaltung/Verengung wirkt als verkehrsberuhigendes Element.
- Bei problematischen Stellen (Sichtverhältnisse, Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit) kann damit die Sicherheit erhöht und das Queren vereinfacht werden, insbesondere für Kinder und ältere Menschen.
- Im Gegensatz zum Fussgängerstreifen unterliegt eine solche Querungshilfe nicht der 50-Meter-Regel, das flächige Queren bleibt dadurch weiterhin erlaubt.

Beispiele alternativer Querungshilfen

<p>Fahrbahnverengung</p> <p>Der Annäherungsbereich ist mit baulichen Elementen gestaltet und dadurch nicht überfahrbar.</p>  <p>© Patrick Eberling, BFU</p>	<p>Fahrbahnverengung</p> <p>Die Füsschen zeigen den Kindern, wo sie am besten warten und queren sollen</p>  <p>© Patrick Eberling, BFU</p>
<p>Mittelsinsel ohne Fussgängerstreifen</p> <p>Eine Fussgängerschutzinsel ohne Fussgängerstreifen dient als Querungshilfe für den Fussverkehr.</p>  <p>© BFU</p>	<p>Fahrbahnverengung</p> <p>Fahrbahnverengung in Kombination mit Vertikalversatz.</p>  <p>© VCS</p>

Begegnungszone

In einer Begegnungszone haben die Fussgänger flächendeckend Vortritt. Die Reduktion auf 20 km/h erhöht die Sicherheit noch einmal deutlich. Begegnungszonen können im Wohnquartier oder in unmittelbarer Nähe von Schulen eingesetzt werden. Weitere Beispiele unter www.begegnungszone.ch.

Per 1. Januar 2023 hat der Bundesrat die Einführung von Begegnungszonen auf nicht verkehrsorientierten Strassen erleichtert und entbindet die Gemeinden von der Pflicht eines Gutachtens und der Nachkontrolle.



© VCS

Schulstrasse

Eine Schulstrasse ermöglicht es, die Strassen rund um die Schule oder den Kindergarten 30 bis 45 Minuten vor Schulbeginn sowie nach Schulschluss für den motorisierten Verkehr zu sperren.

Sind Anwohnende von der Schulstrasse betroffen, darf der Strassenabschnitt mit der nötigen Vorsicht und mit angepasster Geschwindigkeit befahren werden.

Das Modell der Schulstrasse hat sich in verschiedenen Ländern Europas etabliert. Das Modell der Schulstrasse kann unter Beachtung der geltenden Rechtsgrundlagen auch in der Schweiz umgesetzt werden.

[Mehr Informationen zur Schulstrasse.](#)



Information der Einwohner/innen, wenn Fussgängerstreifen aufgehoben werden

Weshalb brauchte es bisher einen Fussgängerstreifen und jetzt nicht mehr? Wie kommen wir in Zukunft sicher über die Strasse? In den Köpfen der Bevölkerung ist der Fussgängerstreifen als sicherer Ort für das Queren der Strasse verankert. Wird ein Fussgängerstreifen aufgehoben, führt das oft zu Fragen und Bedenken bezüglich Sicherheit, insbesondere wenn Kinder auf dem Schulweg oder ältere Menschen davon betroffen sind.

Für die Gemeinden ist es deshalb wichtig, die Betroffenen über die geplanten Schritte möglichst früh über geeignete Kanäle anzusprechen, zum Beispiel:

- Informationsaustausch zwischen Gemeinde, Verkehrspolizei und Lehrerschaft.
- Beitrag in der Gemeindezeitung.
- Informationsanlass mit Sicherheitsfachpersonen (Verkehrsplaner/in, Polizei).
- Begehung mit Betroffenen und Fachleuten.

Über diese Kanäle können Fragen beantwortet, die Gründe für einen Verzicht auf Fussgängerstreifen aufgezeigt, aber auch Informationen an die Eltern vermittelt werden, wie sie ihre Kinder beim sicheren Queren ohne Fussgängerstreifen unterstützen können.

Eine Umstellung die ihre Zeit braucht:

Der Umgang mit der neuen Querungsfreiheit ohne Fussgängerstreifen will eingeübt werden. Mit Fussgängerstreifen ist die Querungsstelle vorgegeben. Ohne Fussgängerstreifen muss man sich für eine geeignete Stelle entscheiden. Gerade Kinder benötigen anfangs Unterstützung. Bei anspruchsvollen Schulwegen kann die Gemeinde den Eltern Unterstützung anbieten. Zum Beispiel mit einem Schulwegplan, der geeignete Schulwege und Querungsstellen aufzeigt und an die Eltern verteilt werden kann. Oder eine Einladung für eine gemeinsame Begehung mit Eltern, Polizei und Fachperson. Bei einem Ersatz für Fussgängerstreifen kommen oft auch die aufgemalten «Füessli» zum Einsatz. Sie zeigen den Kindern die sicherste Querungsstelle am Fahrbahnrand an.

FAQs - Fragen und Antworten zu Fussgängerstreifen und Tempo 30

Wäre es nicht besser auf Tempo 30 zu verzichten und dafür alle Fussgängerstreifen stehen zu lassen?

Mit Tempo 30 wird es für alle sicherer. Mit dem tieferen Fahrtempo schützen wir ganz besonders auch Senior/innen und Kinder, zu Fuss oder mit Velo, auf ihrem Weg zur Schule oder in der Freizeit. Das Risiko eines Unfalls wird für sie im gesamten Strassenraum stark verringert. In Tempo-30-Zonen haben die Fahrzeuglenkenden mehr Zeit, ihre Aufmerksamkeit auf den gesamten Strassenraum zu richten.

Das erhöhte Sicherheitsniveau ermöglicht den zu Fuss Gehenden das flächige Queren. Sie sollen deshalb ohne Umweg die Strasse dort queren, wo sie sich sicher fühlen oder abhängig davon, ob die Strasse gerade frei ist. Sie müssen sich nicht an die vorgegeben Querungsstelle und die 50-Meter-Regel halten.

Mit Tempo 30 und einer Beschränkung auf die Fussgängerstreifen, die für die Sicherheit begründet sind, profitieren alle Verkehrsteilnehmenden.

Ist ein Fussgängerstreifen nicht immer die beste Lösung?

Ein Fussgängerstreifen ist keine Sicherheitsgarantie. Fussgängerstreifen mit Sicherheitsmängeln (z.B. ungenügende Sichtweiten) können das Unfallrisiko sogar erhöhen.

Entscheidend sind dabei die effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten und die Sichtbarkeit der Fussgänger/innen (Sichtweiten und Beleuchtung). Dies wird durch die Reduktion des Tempos (Tempo 30, Verkehrsberuhigungsmassnahmen) und übersichtliche Querungsstellen erreicht. Bei Bedarf können entsprechende Querungsstellen mit baulichen Massnahmen sicherer gestaltet werden (Trottoirnasen, Fahrbahnverengungen, Beleuchtung etc.).

Im Vergleich zu einem Fussgängerstreifen können gut umgesetzte alternative bauliche Querungshilfen die Sicherheit noch effektiver erhöhen.

^{x1} Die Unfallzahlen zeigen: über 40% der Unfälle mit schwer verletzten Fussgängerinnen und Fussgänger ereignen sich auf dem Fussgängerstreifen (Unfallgeschehen Schweiz 2017-2022).

Weshalb kann ein Fussgängerstreifen gefährlich sein?

Der Anhaltweg beträgt bei 50 km/h etwa 38 Meter, bei 30 km/h rund 20 Meter. Damit das Auto vor dem Fussgängerstreifen anhalten kann, muss der Fahrzeuglenkende die zu Fuss Gehenden rechtzeitig, also vor dem Betreten der Strasse, erkennen können. Leider gibt es immer noch Fussgängerstreifen, wo die zu Fuss Gehenden erst zu spät erkannt werden, weil etwa Büsche, eine unübersichtliche

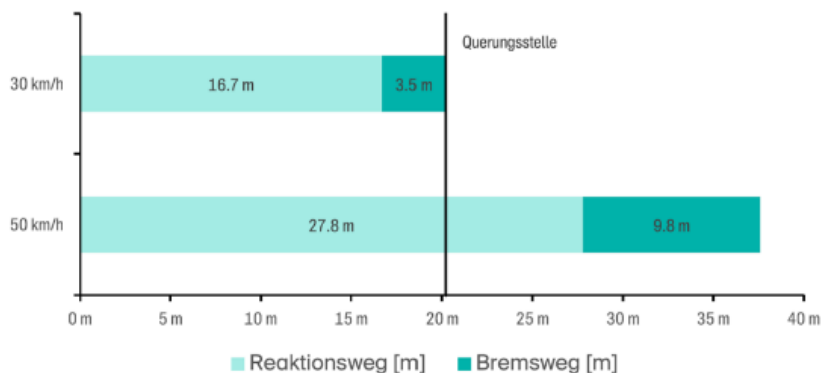
Kurve oder parkierte Autos die Sicht behindern. In der Nacht ist es zudem wichtig, dass die Fussgänger/innen zusätzlich durch die Strassenbeleuchtung sichtbar gemacht werden.

Fussgängerstreifen, welche die Mindestanforderungen für die Sichtweiten nicht erfüllen, vermitteln den Zu Fuss Gehenden eine gefährliche Scheinsicherheit.

Nebst der nicht ausreichenden Sichtbarkeit gibt es weitere wichtige Sicherheitsdefizite, wie zu hohe Geschwindigkeiten oder wenn der Fussgängerstreifen nur selten benutzt wird.

Für die Verkehrssicherheit ist es deshalb auch wichtig, bestehende Fussgängerstreifen zu überprüfen und bei gefährlichen Fussgängerstreifen rasch zu handeln.

Der Anhalteweg bei Tempo 30 und Tempo 50



© BFU

Wie bereite ich mein Kind für den Schulweg vor, wenn es in der Tempo-30-Zone keinen Fussgängerstreifen gibt?

Bereits vor dem ersten Schultag ist es sinnvoll, wenn Eltern mit ihren Kindern den sichersten Schulweg gemeinsam einüben. Das muss nicht immer der kürzeste Weg sein. Besondere Aufmerksamkeit liegt bei den Querungsstellen. Es sind geeignete Stellen zu suchen, bei denen die Kinder einerseits einen guten Überblick haben und umgekehrt von Fahrzeuglenkenden frühzeitig gesehen werden, ohne dabei von Büschen oder parkierten Autos verdeckt zu werden.

Unabhängig davon, ob es einen Fussgängerstreifen hat oder nicht, gilt die bewährte Regel «Warte-Luege-Loufe»:

- Warte: Vor dem Überqueren der Strasse immer stehen bleiben. Der Randstein wird zum «Stoppstein».
- Luege: Auf beide Seiten schauen, ob ein Fahrzeug kommt.
- Lose: Gut hinhören. Manchmal hört man etwas, das man (noch) nicht sieht.
- Loufe: Erst gehen, wenn kein Fahrzeug kommt oder wenn die Räder stillstehen. Nie rennen und beim Überqueren weiterhin auf den Verkehr achten (Kontrollblick).

Ob das Kind schon in der Lage ist, die Strasse selbständig zu queren oder ob es noch begleitet werden muss, hängt von der Querungsstelle und dem Alter des Kindes ab und individuell unterschiedlich (kognitive Entwicklung).

Kinder sind Lernende im Strassenverkehr. Die Entwicklung ihrer kognitiven Fähigkeiten ist ein Prozess über mehrere Jahre.

Bis 3 Jahre

- Fehlendes Verständnis von Risiko
- Fernhalten von Strassen empfohlen, Trainingsbeginn in realen, aber risikofreien Situationen empfohlen

4-5 Jahre

- Erste Kenntnisse von Verkehrszeichen und groben Abläufen im Strassenverkehr
- Umsetzung nur teilweise möglich, Kinder ziehen falsche Schlüsse: Ich sehe das Auto, also sieht es mich auch...

6-7 Jahre

- Beherrschen einfacher Verkehrsregeln, Z.B. bei rot stehen bleiben, auch wenn kein Auto kommt
- Geringe Fähigkeit, Gefahren beim Queren als solche zu erkennen

8-9 Jahre

- Kinder kennen und beachten die wichtigsten Verkehrsregeln
- Keine umfassende Gefahrenbewertung möglich

10-11 Jahre

- Fähigkeit, sichere und gefährliche Querungen zu unterscheiden, vorhanden
- Kinder auf dem Velo unterschätzen die Zeit zum Queren und überschätzen ihre Fähigkeiten

12-14 Jahre

- Alle kognitiven Funktionen für den Strassenverkehr sind vorhanden
- Reaktionszeit länger als bei 15 Jährigen

Quelle: BFU

Je nach Querungstelle können die Anforderungen stark variieren.

Anspruchsvoller sind sie bei stetem Verkehrsaufkommen, mit wenig Zeitlücken ohne Verkehr, relativ hohen Fahrgeschwindigkeiten, eingeschränkter Übersicht, mit zusätzlich einmündenden Strassen, die beachtet werden müssen, breiter Querungsstelle und/oder mit Schwerverkehr.

Weniger anspruchsvoll ist die Querung bei guter Übersicht, mit baulicher Querungshilfe, geringem Verkehrsaufkommen, geringe Strassenbreite, tieferen Fahrgeschwindigkeiten und/oder ohne Schwerverkehr.

Welche Regeln gelten in der Tempo-30-Zone?

Die Fahrzeuglenker haben gegenüber den Fussgängerinnen und Fussgängern Vortritt. Gleichzeitig sind sie in der Tempo-30-Zone zu besonders vorsichtigem und rücksichtsvollem Verhalten verpflichtet.

«Das Signal «Tempo-30-Zone» (2.59.1) kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss.» (SSV, Art. 22a)

Unabhängig von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit sagt das Strassenverkehrsgesetz SVG in seiner Grundregel (Art.26, Abs.2): «Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen

und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.» Gerade wenn Kinder unterwegs sind, bedeutet das für Fahrzeuglenkende, ihr Tempo zu verlangsamen und im Zweifelsfalle immer anzuhalten.

Im Kolonnenverkehr gilt eine Anhaltepflicht auch ohne Fussgängerstreifen: «Auf Strassen ohne Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer im Kolonnenverkehr nötigenfalls zu halten, wenn Fussgänger oder Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten darauf warten, die Fahrbahn zu überqueren.» (VRV, Art. 6, Absatz 3)

In der Tempo-30-Zone dürfen die Fussgänger/innen die Strasse überall queren. Gibt es einen Fussgängerstreifen muss dieser benutzt werden, wenn er weniger als 50 Meter entfernt ist (VRV. Art. 47).

Mein Kind muss eine Strasse mit viel Verkehr queren und die Autos halten nicht an.

Gibt es keine geeigneten Querungsalternativen, wo das Kind die Strasse mit Fussgängervortritt queren kann, ist es Aufgabe der Gemeinde eine geeignete Lösung zu finden (zum Beispiel bauliche Querungshilfen) oder den Einsatz eines Fussgängerstreifens zu prüfen. Nebst baulichen können auch organisatorische Massnahmen geprüft werden. z.B. ein [Lotsendienst](#) oder eine Pedibus-Linie. Vgl. auch unter www.pedibus.ch.

Weiterführende Quellen

- BFU-[Fachdokumentation: Tempo-30-Zonen](#). 2022
- BFU [Fachdokumentation: Schulweg](#). 2021
- BFU Fakten und Argumente: [Mit Tempo 30 die Sicherheit erhöhen](#), 2020
- BFU [Empfehlungen](#) Mittelinsel. 2017
- BFU [Empfehlung](#) für die Verkehrstechnik: Fussgängerstreifen. 2016
- Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS. Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, Fussgängerstreifen. VSS 640 241. 2016
- Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten. SVI-[Merkblatt](#): Alternativen zu Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen. 2014
- BFU-[Faktenblatt](#): Querungsstellen für den Fussverkehr. 2009
- [Verordnung](#) des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen
- www.tempo30.ch
- www.begegnungszone.ch
- <https://www.verkehrsclub.ch/schulweg/schulstrasse>
- www.mobilitaetskonzept-schule.ch