

Europäisches Bewertungsprogramm für Fussgängerstreifen Ergebnisse: 31 Europäische Grosstädte auf dem Prüfstand

Bei Fussgängerstreifen besteht in Europa beträchtlicher Verbesserungsbedarf. Die Euroäer erleben vielerorts ein problematisches Miteinander von Fahrzeugkern und Fussgängern an Fussgängerstreifen. Zu diesem Ergebnis kommt das EuroTest-Bewertungsprogramm für Fussgängerstreifen. Bereits zum zweiten Mal testete der italienische Automobilclub ACI in Zusammenarbeit mit seinen Partnerclubs Fussgängerstreifen im Rahmen des EuroTest-Programms. EuroTest ist ein internationales Testprogramm, das von 17 Automobilclubs der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) getragen wird. Es wurde im Vergleich zum Vorjahr eine grössere Anzahl von Gestaltungsvarianten festgestellt: Von Lichtsignalanlagen bis hin zu Fahrbahnmarkierungen unterliegt die Gestaltung und Organisation von Fussgängerstreifen zweifellos nationalen – wenn nicht sogar örtlichen – Vorschriften und Gepflogenheiten. Zebrastreifen, die zur besseren Sichtbarkeit des Fussgängerstreifens aus Fahrersicht beitragen, sind in einigen getesteten Städten wie z.B. Berlin, München und Frankfurt an Fussgängerstreifen mit Lichtsignalen nicht zugelassen. Countdown-Anzeigen, die für beträchtlich mehr Fussgängersicherheit beim Überqueren sorgen können, sind in mehreren europäischen Ländern nicht zugelassen.

Jedes Jahr sterben in Europa über 8000 Fussgänger bei Verkehrsunfällen. Fast jeder vierte Unfall ereignet sich an einem Fussgängerstreifen. Dabei sind doch gerade solche Stellen für eine sichere Überquerung vorgesehen. In vielen europäischen Ländern nimmt gegenläufig zur allgemeinen Verbesserung der Verkehrssicherheit die Zahl der im Verkehr getöteten Fussgänger zu. Daher galt auch im zweiten Testjahr das Augenmerk der EuroTest-Partner in Sachen Fussgängersicherheit der Bewertung dieser kritischen Schnittstellen zwischen Fussgängern und Fahrzeugen.

Aufgrund der Testergebnisse ist es möglich, Vergleiche zwischen den unterschiedlichen Lösungen anzustellen, die in Europa zum Einsatz kommen, und in den schlimmsten vorgefundenen Fällen Anstösse für Verbesserungen zu geben. In den verschiedenen Städten wird oft die gleiche Funktion auf verschiedenste Weise gewährleistet. Markierungen, die Länge der Ampelphasen, Verkehrszeichen usw. werden im Rahmen so unterschiedlicher Lösungen eingesetzt, dass unbedingt Mindeststandards erforderlich sind.

Geprüft wurden Fussgängerstreifen in 31 europäischen Grosstädten aus 22 Ländern, darunter auch einige osteuropäische Hauptstädte: Barcelona, Belgrad, Berlin, Bratislava, Brüssel, Bukarest, Budapest, Dubrovnik, Frankfurt, Genf, Helsinki, Istanbul, Kopenhagen, Linz, London, Ljubljana, Luxemburg, Madrid, Mailand, München, Neapel, Oslo, Paris, Prag, Rom, Rotterdam, Sevilla, Stockholm, Strassburg, Wien und Zagreb.

In jeder Stadt wurden 10 Fussgängerstreifen in vorher definierten Gebieten untersucht, wobei versucht wurde, die gesamte Gestaltungsvielfalt für Fussgängerstreifen zu berücksichtigen. Die Begehungen wurden von technischen Experten des ACI durchgeführt. Jeder Fussgängerstreifen wurde sowohl bei Tag als auch bei Nacht getestet. Die Sicherheit jedes Fussgängerstreifens wurde bewertet und benotet, wobei Besonderheiten der Gestaltung, der Sicht

am Tag bzw. bei Nacht und des Zugangs für alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt wurden. Die Sicherheitsnote jedes Fussgängerstreifens beruht auf einem komplexen Index.

Die Ergebnisse

Mit der Note „Mangelhaft“ oder „Sehr mangelhaft“ (2 Fussgängerstreifen) fielen dieses Jahr 53 von insgesamt 310 Fussgängerstreifen durch (also jeder 6.). Andererseits wurden 60% der getesteten Fussgängerstreifen positiv bewertet: 14 mit „Sehr gut“ und 170 mit „Gut“. Den Durchschnitt bilden 73 Fussgängerstreifen (fast jeder vierte), die mit „Ausreichend“ benotet wurden. Es ist erstaunlich, dass im zweiten Testjahr mehr Fussgängerstreifen negativ bewertet wurden als im Vorjahr, als nur jeder achte Fussgängerstreifen durchfiel.

Das Schlusslicht stellt Mailand an einem Parkausgang in der via Palestro. Dieser Fussgängerstreifen fiel mit negativen Bewertungen in allen sicherheitsrelevanten Kategorien durch. Besonders kritikwürdig ist das Ergebnis in den Kategorien „Sicht am Tag“, „Sicht bei Nacht“ und „Zugang“. Die Note „Sehr mangelhaft“ erhielt dieser Fussgängerstreifen wegen der Fahrzeuge, die hinter und auf dem Fussgängerstreifen parkiert waren und der 12 cm hohen Stufe zum Trottoir auf beiden Strassenseiten. Während der Begehung erlebten die Inspektoren einen kuriosen Vorfall, nämlich dass ein Fahrzeug auf Anweisung und mit Hilfe eines illegalen „Parkplatzwarts“ direkt auf dem Fussgängerstreifen geparkt wurde.

Der beste Fussgängerstreifen im Test ist eine Anlage in Bratislava an der Kreuzung Klemensova und Dostojevského rad. Dieser Fussgängerstreifen erhielt die höchsten Noten in allen Kategorien: die Anlage ist sehr gut gestaltet und in tadellosem Zustand. Dafür gab es die Note „Sehr gut“ in der Kategorie Gestaltung. Der tadellose Zustand der Fahrbahnmarkierungen und die gut sichtbaren Verkehrsschilder und guten Lichtverhältnisse rechtfertigen die Note „Sehr gut“ in der Kategorie Sicht sowohl am Tag als auch bei Nacht. Der Zugang für alle Verkehrsteilnehmer war optimal, mit abgesenkten Randsteinen und einem Blindenleitsystem entlang des Fussgängerstreifens. Die besondere Sorgfalt bei der Gestaltung des Fussgängerstreifens im Allgemeinen und in allen Details brachte dem Fussgängerstreifen „Bratislava 02“ das Prädikat „Musterfussgängerstreifen des Jahres“ ein. Er sollte als Massstab für zukünftige Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit solcher Anlagen in ganz Europa gelten.

Jeder der 310 Fussgängerstreifen wurde einer von 5 Benotungsklassen, (von Sehr mangelhaft bis Sehr gut) zugeordnet. Ein Vergleich der 31 Städte aufgrund der Anzahl von Fussgängerstreifen in jeder Klasse ist daher sehr interessant. In diesem Jahr schnitt Rotterdam als beste Stadt ab: alle 10 getesteten Fussgängerstreifen erhielten die Note „Gut“. In dieser Sonderwertung kam Linz auf den zweiten Platz mit 9 „Gut“ benoteten Fussgängerstreifen und nur einem „Ausreichend“ bewerteten. Dritter im Bunde ist London, das nach dem Spitzenergebnis des Vorjahres mit 9 positiv bewerteten Fussgängerstreifen erneut seine führende Stellung unter den Grossstädten Europas bestätigte. Einer davon, in der Charing Cross Road, ist der zweitsicherste Fussgängerstreifen des Jahres mit der Gesamtnote „Sehr gut“.

Mit jeweils 2 „Ausreichend“ (und 8 „Gut“) benoteten Fussgängerstreifen verfehlten Oslo und Kopenhagen nur knapp die Spitze und landeten beide auf dem vierten Platz. Strassburg schaffte mit der höchsten Anzahl „sehr

guter“ Fussgängerstreifen (4 von insgesamt 10) aber einem mit „Mangelhaft“ benoteten Fussgängerstreifen einen verdienten fünften Platz.

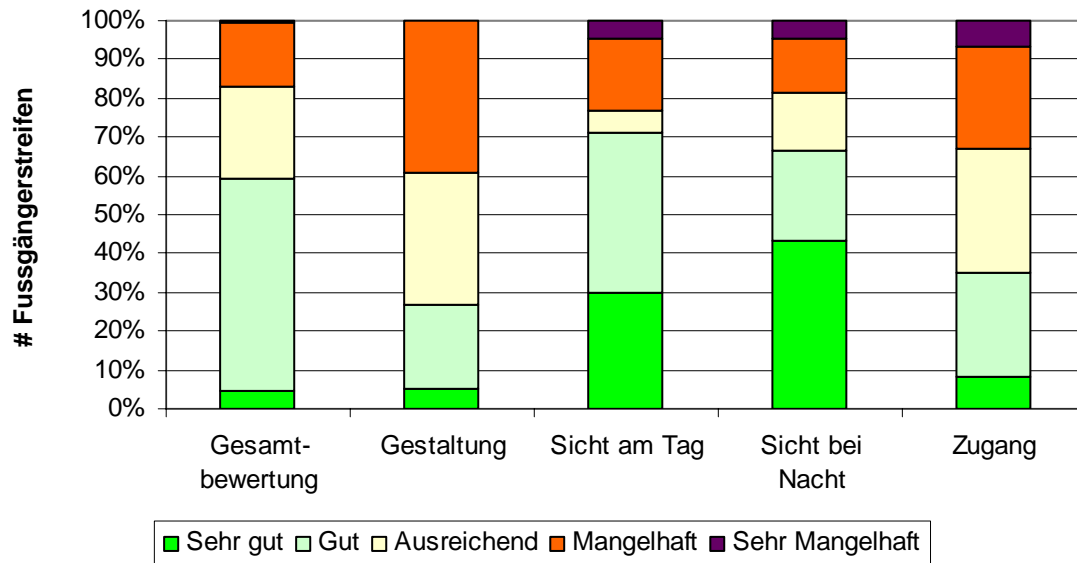
Am anderen Ende der Skala findet sich Neapel, die einzige Stadt Europas in der nicht ein Fussgängerstreifen positiv bewertet wurde, Die Hälfte der Fussgängerstreifen fielen durch, davon vier mit der Note „Mangelhaft“ und einer mit „Sehr mangelhaft“. Mit einem Fussgängerstreifen auf dem drittletzten und einem auf dem zweitletzten Platz ist Neapel eines der Schlusslichter. Die Stadt wiederholt das schlechte Ergebnis auch in den Kategorien Sicht am Tag und Sicht bei Nacht, wo sie ebenfalls den letzten Platz belegt. Zum zweiten Mal in Folge belegt die italienische Hauptstadt Rom den vorletzten Platz, wo nur zwei Fussgängerstreifen mit „Gut“ benotet wurden.

Es gilt auch die grosse Bandbreite der Ergebnisse hervorzuheben, die in den 31 unterschiedlich klar ausgeprägt ist. In den meisten Städten fielen die Bewertungen recht heterogen aus. Die grösste Bandbreite lieferte Mailand wo 5 gute Fussgängerstreifen neben vier 4 negativ bewerteten existieren (einschliesslich des Schlusslichts im Testjahr 2009). Am anderen Ende der Skala weist Rotterdam die gleichmässigste Sicherheitsbewertung auf, was natürlich den ersten Platz in der Gesamtwertung umso deutlicher unterstreicht. Die Ergebnisse aus Madrid, Stockholm und Oslo waren auch recht gleichmässig, jedoch innerhalb unterschiedlicher Ergebnisspannen (mit den besseren Noten in Stockholm und Oslo als in Madrid).

Im Test wurde auch die ziemlich eingeschränkte Umsetzung von technischen Lösungen zur Vermeidung von Unfällen zwischen Fahrzeugen und Fussgängern untersucht. Besonders zu empfehlen wären Vorrichtungen, wie z.B. in Rotterdam, wo Fussgänger am Fussgängerstreifen von Sensoren erkannt und die Fahrzeuglenker durch Lichtzeichen gewarnt werden. Countdown-Anzeigen, wie sie in diesem Jahr in einigen Städten festgestellt wurden (Belgrad, Istanbul, Ljubljana, Rotterdam und Sevilla), helfen den Verkehrsteilnehmern den Entscheid, ob und bis wann sie die Strasse noch sicher überqueren können.

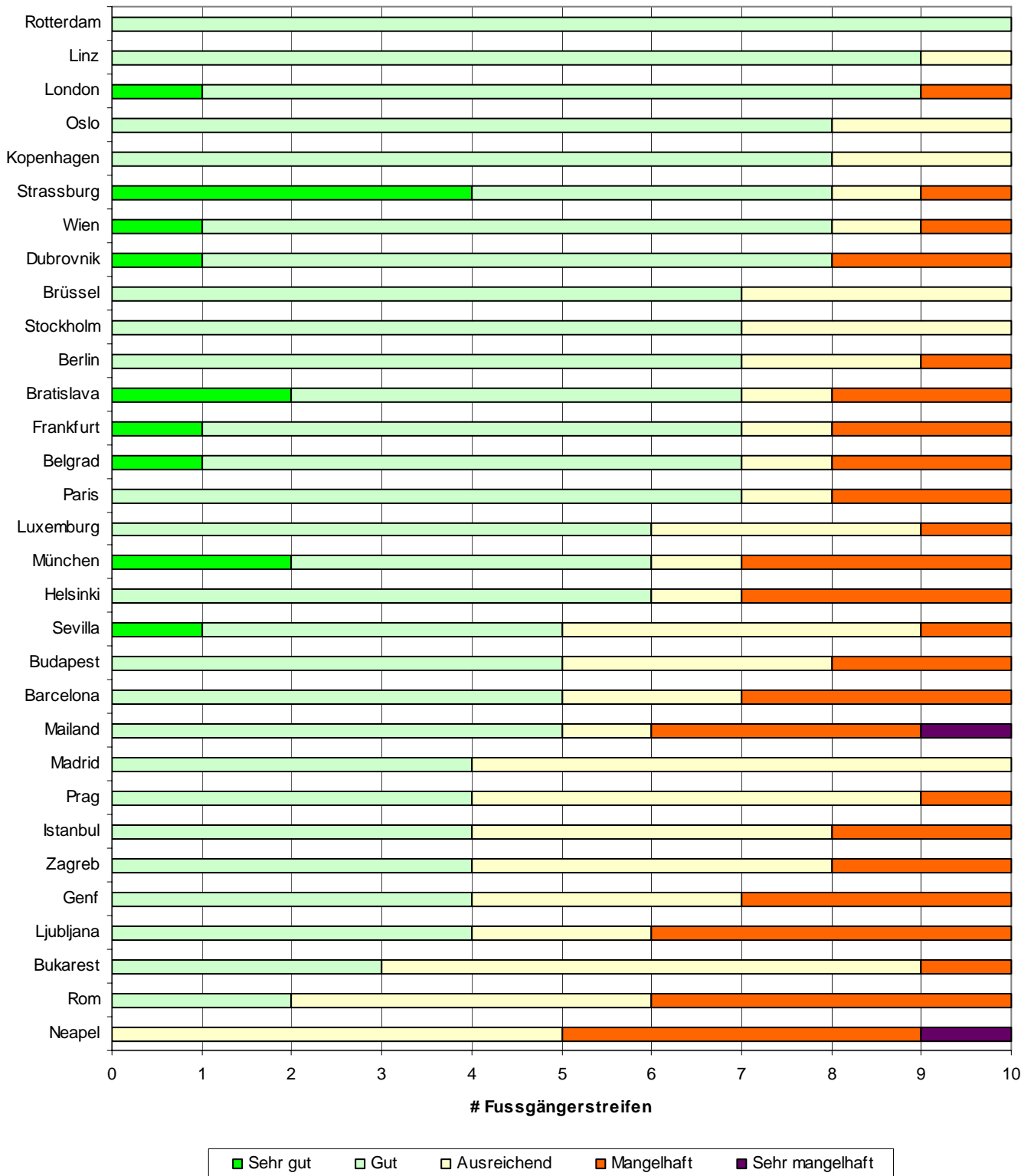
Anzahl der Fussgängerstreifen und Bewertungskategorien

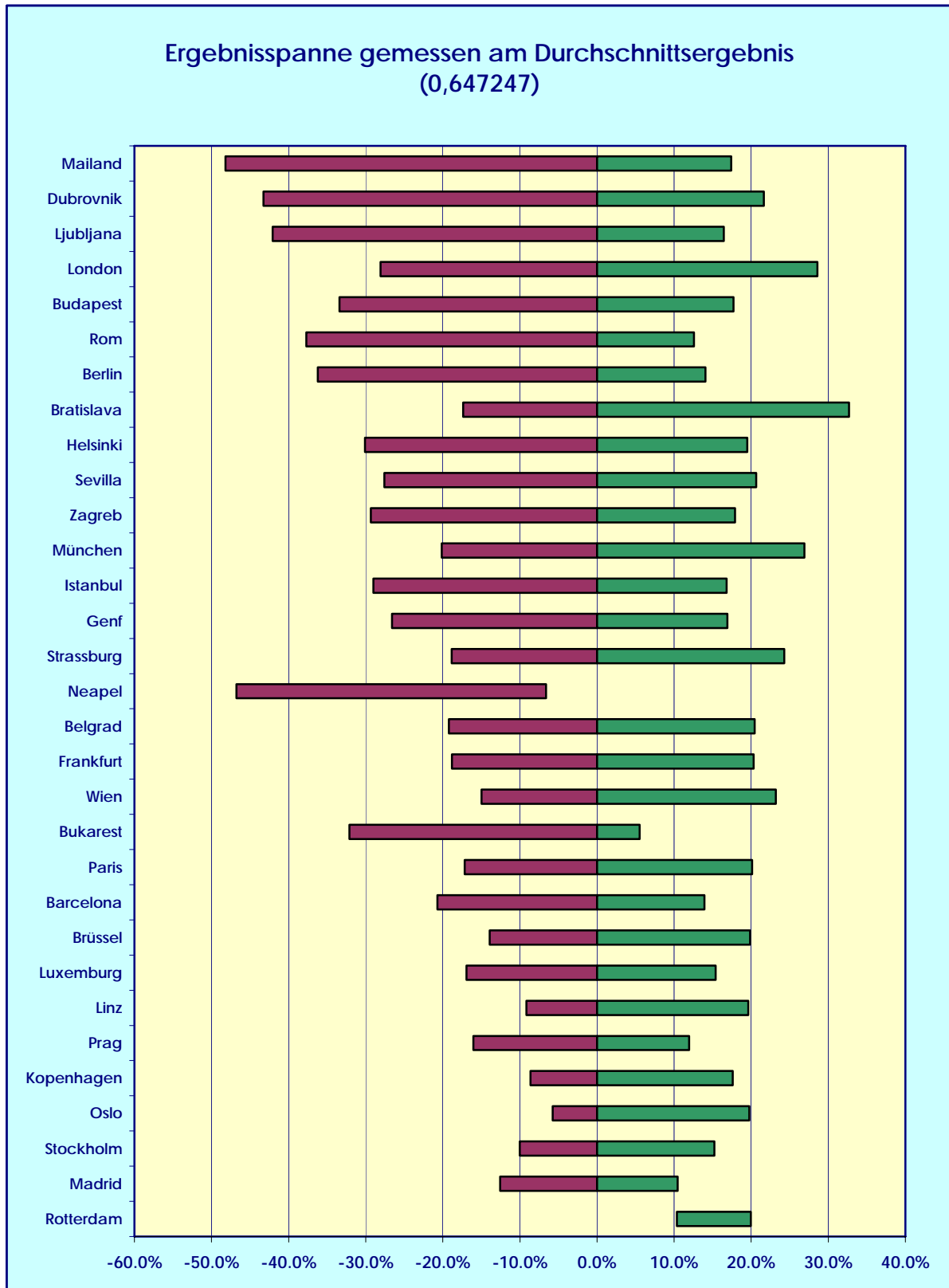
GESAMTERGEBNIS



Fussgängerstreifen und Ihre Bewertungen

Gesamtergebnisse





Gestaltung des Fussgängerstreifens: geling mir noch die Überquerung?

Hinsichtlich der Sicherheitsmerkmale insbesondere bei allen räumlichen und zeitlichen Gestaltungselementen, gaben die Ergebnisse oftmals Anlass zu Kritik: fast 40% of der getesteten Fussgängerstreifen wurden in dieser Kategorie nicht mit „Ausreichend“ bewertet, und zwar aufgrund mangelnder Effizienz der Lichtsignale (zu lange Rotphasen, zu kurze Grün- oder Übergangsphasen), keine Mittelinsel bei langen Fussgängerstreifen, keine Grünphasen ausschliesslich für Fussgänger, Konfliktstellen zwischen Fussgängern und Fahrzeugen, etc. Die besten Fussgängerstreifen in dieser Kategorie gab es in Belgrad, Bratislava, Linz, München und Wien. Die schlimmsten Zustände wurden in Prag, Linz und Luxemburg festgestellt.

Sicht am Tag: haben sie mich bemerkt?

In der Kategorie Sicht bei Tag lag London wieder vorne und zwar mit dem besten Londoner wo gut sichtbare Verkehrsschildern und Fahrbahnmarkierungen dafür sorgen, dass die Fahrzeuglenker die Fussgänger gut wahrnehmen können. Auch spezielle Markierungen, die anzeigen aus welcher Richtung der Verkehr kommt („look right“, „look left“) verhalfen London zu einem guten Ergebnis in dieser Kategorie. Am anderen Ende der Skala in dieser Kategorie weisen Neapel, Rom, Mailand, und Madrid die schlechtesten Ergebnisse auf, und zwar weil die Fussgänger wegen parkender Fahrzeuge nicht rechtzeitig von den Fahrern gesehen werden können.

Sicht bei Nacht: haben sie mich gesehen?

Die Sicht bei Nacht ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Sicherheit von Fussgängerstreifen. Diese Kategorie wurde im Bewertungsverfahren am meisten gewichtet (mit 32%). Leider schnitt fast jeder fünfte Fussgängerstreifen hier schlecht ab (42 mit der Note „Mangelhaft“ und 15 mit der Note „Sehr mangelhaft“). In diesem Jahr stellen die Inspektoren des ACI die besten Lösungen für die Sicht bei Nacht in Rotterdam, Brüssel, London und Sevilla fest, wo gute Strassenbeleuchtung sowie der tadellose Zustand der Fahrbahnmarkierungen und Strassensignale 9 von 10 Fussgängerstreifen positive Bewertungen verschafften. Musterbeispiele diesbezüglich gab es in Kopenhagen, wo Lichtenanlagen an Fussgängerstreifen mit Zebrastreifen den Fussgängerstreifen sehr genau ausleuchten, so dass sie für Fahrzeuglenker rechtzeitig zu erkennen sind. Am anderen Ende der Skala weist Neapel die meisten mit „Sehr mangelhaft“ benoteten Fussgängerstreifen auf (5 von 10). In Ljubljana wurden 4 Fussgängerstreifen in dieser speziellen Kategorie mit „Sehr mangelhaft“ bewertet. All diese Fussgängerstreifen waren ungenügend beleuchtet und die Fahrbahnmarkierungen und Verkehrszeichen waren schlecht zu erkennen.

Als allgemeine Feststellung sei angemerkt, dass Ampeln mit LED-Technik für bessere Sicht bei Nacht sorgen.

Zugang: können alle den Fussgängerstreifen benutzen?

Jeder sollte einen Fussgängerstreifen begehen können, ohne dabei sein Leben aufs Spiel zu setzen. Für die Erarbeitung der Testmethodik war dieses Kriterium das heikelste. Daher prüften die Inspektoren in dieser Sicherheitskategorie, ob die geläufigsten Hilfsmittel und Vorkehrungen sowohl für den Zugang als auch für die sichere Überquerung der Strasse vorhanden sind (Randsteinabsenkungen, Blindenleitsysteme, akustische Hilfsmittel für sehbehinderte Menschen; Fehlen von Hindernissen wie parkende Autos, Strommasten, Verkehrsschilder, Schlaglöcher, die für Fussgänger ein Risiko darstellen oder sie dazu verleiten, ausserhalb des Fussgängerstreifens zu queren, sowie Trottoirbreite). Eine viel grössere Anzahl von Fussgängerstreifen, nämlich 33% der getesteten Fussgängerstreifen, konnten dieses Jahr in der Kategorie Zugang nicht mit „Ausreichend“ bewertet werden: 82 Fussgängerstreifen erhielten die Note „Mangelhaft“ und 21 die Note „Sehr mangelhaft“. 10 Fussgängerstreifen erhielten in dieser Kategorie Höchstnoten, drei davon aus Berlin und zwei aus Bratislava (. Die vier Schlusslichter in dieser Kategorie kommen aus Dubrovnik, Bukarest und Istanbul. Auf dem Fussgängerstreifen geparkte Fahrzeuge, das Fehlen minimaler Blindenleitsysteme oder Einrichtungen für Behinderte bzw. Rollstühle und die Behinderung des Zugangs durch starre Hindernisse waren leider festzustellen. Im Fall eines Fussgängerstreifens in Bukarest war ein Fahrzeug genau auf der Mittelinsel geparkt.



Bukarest – Fussgängerstreifen Nr. 8

Zusammenfassung: Mehr Sicherheit an Fussgängerstreifen für besseres Verkehrsverhalten

Aufgrund der diesjährigen Ergebnisse des Fussgängerstreifentests besteht Anlass zur Besorgnis. Eine höhere Anzahl von Fussgängerstreifen ist durchgefallen als im Vorjahr (2009 jeder 6. 2008 jeder 8.), obwohl die Testobjekte sich durchwegs in den besseren Vierteln der Innenstädte befanden. Für die durchgefallenen 53 Fussgängerstreifen ist ein Rehabilitationsprogramm erforderlich, damit die schlimmsten Mängel beseitigt und die betreffenden Fussgängerstreifen auf den sichersten Stand gebracht werden, den die Technik heute ermöglicht.

Sehr oft gab es auch bei gut ausgestatteten Fussgängerstreifen Abzüge, wenn Fahrzeuge (erlaubt oder unerlaubt) im unmittelbaren Bereich daneben geparkt waren. Der Zugang für alle Benutzer muss forciert werden, denn es wurden vielerorts bedenkliche Situationen diesbezüglich, vor allem hinsichtlich Behinderter, festgestellt. Das ist potenziell gefährlich den mangelnden Zugang kann zu riskantem Verhalten führen.

Reisende in Europa sollten über die beträchtlichen Unterschiede bezüglich der Gestaltung von Fussgängerstreifen informiert werden (Fahrbahnmarkierungen, Farben, Regeln bezüglich Lichtsignale), so dass sie besser auf die Situation an Fussgängerstreifen im Ausland vorbereitet sind.

Die zehn besten Übergänge

Rang	Stadt	Nummer und Lage des Fussgängerstreifens		Gestaltung	Sicht bei Tag	Sicht bei Nacht	Zugang	Gesamtbewertung
1	Bratislava	2	Kreuzung Klemensova / Dostojevského rad	++	++	++	++	++
2	London	6	Charing Cross Road	+	++	++	++	++
3	München	8	Kreuzung Brunenstrasse/Kreuzstrasse	++	++	++	+	++
4	München	10	Kreuzung Ledererstrasse/Orlandostrasse	++	++	++	-	++
5	Strassburg	10	Kreuzung Rue du Noyer/ Rue du Vieux Marché aux Vins	+	++	++	++	++
6	Wien	8	Kreuzung Mariahilfer Strasse/Neubaugasse	+	++	++	++	++
7	Dubrovnik	10	Kreuzung Andrije Hebranga/Čilipska	++	+	++	-	++
8	Strassburg	7	Kreuzung Rue de Sébastopol/Quai Kléber	+	++	++	+	++
9	Strassburg	9	Kreuzung Quai Kellermann/Pont de Paris	++	+	++	-	++
10	Bratislava	10	Kreuzung Štúrova/Dunajská	+	++	++	++	++

Die zehn Schlusslichter

Rang	Stadt	Nummer und Lage des Fussgängerstreifens		Gestaltung	Sicht bei Tag	Sicht bei Nacht	Zugang	Gesamtbewertung
301	Ljubljana	10	Kreuzung Gregorčičeva Ulica/Igriška Ulica	-	-	--	+	-
302	Budapest	7	Kreuzung Andrassy út/ Oktogon	-	-	--	0	-
303	Ljubljana	3	Kreuzung Kongresni Trg/ Wolfova Ulica	0	--	--	0	-
304	Berlin	11	Dirkenstrasse	-	--	--	++	-
305	Rom	1	Kreuzung viale Giulio Cesare/via Fabio Massimo	-	-	--	-	-
306	Ljubljana	4	Kreuzung Vegova Ulica/ Trg Francoske Revolucije	-	--	--	0	-
307	Dubrovnik	4	Kreuzung Obala Stjepana Radića/Od Škara	-	--	-	--	-
308	Neapel	11	Kreuzung piazza Carolina/piazza Plebiscito	-	--	-	--	-
309	Neapel	8	Kreuzung via San Carlo/ piazza Trieste e Trento	-	--	--	-	--
310	Mailand	9	Via Palestro am Eingang zum Park	-	--	--	--	--

Bewertungsskala:

++	Sehr gut
+	Gut
0	Ausreichend
-	Mangelhaft
--	Sehr mangelhaft