



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Bericht zum Postulat [2012/074](#) von Hanspeter Kumli, BDP, vom 08. März 2012: Fussgängerinseln und Fussgängerquerungen

Datum: 27. Mai 2014

Nummer: 2014-186

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2012/074](#) von Hanspeter Kumli, BDP, vom 08. März 2012: Fussgängerinseln und Fussgängerquerungen

vom 27. Mai 2014

1. Ausgangslage

Am 8. März 2012 reichte Hanspeter Kumli die Motion [2012/074](#) ein, welche vom Landrat am [3. Mai 2013](#) als Postulat mit nachfolgendem Wortlaut überwiesen wurde:

„Zusätzliche Markierung der erhöhten Randsteine = Unterstützung der Fahrzeuglenkenden

Mit dem Wissen, dass die absolute Sicherheit nie garantiert werden kann, bleibt der Auftrag an die verantwortlichen Stellen von Bund, den Kantonen sowie den Gemeinden bestehen, wonach alle Vorkehrungen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen getroffen werden müssen. Seit dem Herbst 2011 werden von der Bevölkerung die Fussgängerunfälle sensibilisierter wahrgenommen, was zu unterschiedlichen Forderungen führte.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Fussgängerstreifen sowie speziellen Übergängen des Kantonsstrassennetzes wurden Mittellinseln angebracht. Viele Fussgängerinseln sowie Fussgängerquerungen weisen einen erhöhten Randabschluss auf. Diese Randabschlüsse bestehen mehrheitlich aus hellerem Granitstein. Die Wahrnehmung dieser Randabschlüsse erfolgt sehr ungleich, zumal verschiedene Begebenheiten wie Jahreszeiten, Tag/Nacht, Beleuchtung, Gefälle/Steigung, Schmutz etc. massgebend sind. Bei einigen Inseln wird es insofern heikel, da die eigentliche Fahrspurbreite auf die Länge von ein paar Metern geschmälert wird und die Fahrzeug lenkende Person eine Lenkkorrektur vornehmen muss.

Die frühzeitige Erkennbarkeit einer Querungsstelle ist von hoher Wichtigkeit, denn sie beeinflusst das Fahrverhalten positiv und erhöht die Aufmerksamkeit. Mit einer zusätzlichen weissen Markierung der Inselrandsteine, stirnseitig, rechte Hälfte zur Fahrtrichtung, wird eine markante Verbesserung der visuellen Wahrnehmung erreicht. Diese Auswirkungen kommen zu guter Letzt den Fussgängerinnen und Fussgängern, welche die Fussgängerinseln, respektive die Querungsinseln ohne Fussgängerstreifen, benutzen möchten, zu Gute.

Der Regierungsrat wird aufgefordert:

- *auf den Kantonsstrassen, bei allen Fussgängerinseln, inkl. Querungen ohne Fussgängerstreifen, welche einen erhöhten Randabschluss haben, diese an der Front, rechte Hälfte zur Fahrtrichtung, mittels weisser Leuchtfarbe, oder gleichwertigem Material, kennzeichnen zu lassen.*
- *die Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft einzuladen, auf den Gemeindestrassen die Fussgängerinseln und Fussgängerquerungen mit erhöhten Randsteinen ebenfalls mittels zusätzlicher Markierung nachzurüsten.“*

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1. Anordnung und Funktion der Mittelinsel

Dort, wo mit verhältnismässigem Aufwand möglich und zweckmässig, werden bei Fussgängerquerungen Mittelinseln angeordnet. Dies ermöglicht dem Fussgänger, die Strasse in zwei Etappen (je Fahrtrichtung separat) zu queren.

Bei Fussgängerquerungen ohne Fussgängerstreifen hat der Fussgänger keinen Vortritt. Die Mittelinsel erhöht die Sicherheit und reduziert die Wartezeit des Fussgängers beim Queren der Strasse.

Bei Fussgängerquerungen mit Fussgängerstreifen ist der Fussgänger vortrittsberechtigt. Die Mittelinsel erhöht die Sicherheit, und die Erkennbarkeit des Fussgängers wird für den Fahrzeuglenker verbessert.

2.2. Erkennbarkeit und geometrische Anforderungen

Für die Wahrnehmbarkeit der Mittelinsel, des Strassenverlaufs sowie dessen Befahrbarkeit müssen bei der Projektierung einer Mittelinsel folgende Punkte berücksichtigt und eingehalten werden:

2.2.1. Abmessung einer Fussgängerschutzinsel

Fussgängerschutzinseln sollen gemäss VSS-Norm (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) SN 640 241 ‚Fussgängerverkehr Fussgängerstreifen‘ eine Breite von 2.0m, mindestens jedoch 1.5m sowie eine Gesamtlänge von mindestens 4.5m aufweisen. Die den wartenden Fussgängern dienende Fläche soll so gross sein, dass sie dem Andrang im Stossverkehr bezüglich Sicherheit und Komfort genügt.

Sollte die Strassenbreite für die Anordnung einer Mittelinsel nicht ausreichen, sind sinngemäss Eingriffe am Fahrbahnrand vorzunehmen, so dass eine ausreichende Durchfahrtsbreite von in der Regel mindestens 3.25m gewährleistet werden kann.

2.2.2. Randabschlüsse des Inselkopfs

Bauliche Inselköpfe werden von einem hellgrauen Granitstein umfasst. Provisorische, auf der Fahrbahn aufgeschraubte Inseln bestehen aus einem graubeigen Polyesterbeton. Dadurch ergibt sich der erforderliche Kontrast/Erkennbarkeit zur Fahrbahn gemäss SN 640 481a ‚Abschlüsse für Verkehrsflächen; Qualität, Form und Ausführung‘.

2.2.3. Inselschutzpfosten

Um die Erkennbarkeit der Mittelinsel zu verbessern, steht auf dem Inselkopf der Mittelinsel jeweils ein schwarz-gelb gestreifter, retroreflektierender Inselschutzpfosten. Besteht im Bereich der Mittelinsel eine seitliche Einmündung oder ist unklar, auf welcher Seite die Insel zu umfahren ist, wird auf dem Inselschutzpfosten zusätzlich das Signal 2.34 ‚Hindernis rechts umfahren‘ angebracht.

2.2.4. Verziehung der Fahrstreifenränder

Ist die Strassenbreite für die Anordnung einer Insel zu schmal, kann eine Aufweitung der Fahrbahn notwendig werden. Abhängig von der notwendigen Strassenverbreiterung und der signalisierten Höchstgeschwindigkeit wird gemäss SN 640 262 ‚Knoten; Knoten in einer Ebene (ohne Kreisverkehr)‘ die Verziehungslänge der Fahrstreifenränder bestimmt. Um die Erkennbarkeit und Befahrbarkeit sicher zu stellen, ist eine minimale Länge von 20m zu gewährleisten.

2.2.5. Signalisierung und Markierung

Im Zufahrtsbereich zur Insel sind Leitlinien zum rechten Inselrand hin markiert, wodurch der Verkehr an der Mittelinsel vorbeigelenkt wird. Bei Bedarf können zusätzlich Sperrflächen zur Verdeutlichung der optischen Führung angeordnet werden. Eine farbliche Markierung der Mittelinsel ist gemäss den Normen nicht vorgesehen.

Bei Querungen mit markiertem Fussgängerstreifen wird vor diesem jeweils in Fahrtrichtung eine mindestens 15m lange (bei 50km/h) Halteverbotslinie angeordnet. Diese untersagt das freiwillige Halten auf der Fahrbahn und dem angrenzenden Trottoir, was sicherstellt, dass die Sichtweite auf den Fussgängerstreifen bzw. den Warteraum nicht beeinträchtigt wird. Ferner wird das Signal 4.11 („Standort eines Fussgängerstreifens“) beidseits am Strassenrand bzw. auf der Mittelinsel, von beiden Seiten gut erkennbar, angebracht.

Entbehrliche bzw. zu viele Markierungen im Bereich von Fussgängerquerungen sind allerdings zu vermeiden, da diese erfahrungsgemäss den Fahrzeuglenkenden ebenfalls ablenken können und somit die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen.

2.2.6. Beleuchtung

Die Art und Lage der Beleuchtung ist im Zusammenhang mit Fussgängerquerungen in der SN 640 241 ‚Fussgängerverkehr Fussgängerstreifen‘ definiert. Dabei werden nicht nur Aussagen zur Beleuchtung am Fussgängerstreifen, sondern auch bezüglich Beleuchtung der Fahrbahn

innerhalb der Anhaltestrecke definiert. Im Regelfall ist die Beleuchtung auf dem ganzen Strassenabschnitt kontinuierlich aufeinander abgestimmt. Dort wo Mittelinseln angeordnet werden, hat es in der Regel auch eine Beleuchtung, um die Wahrnehmbarkeit der Fussgänger sowie der Mittelinsel zu gewährleisten.

2.3. Unfallgeschehen

Gemäss Unfallauswertung der Polizei Basel-Landschaft ereigneten sich in den letzten 5 Jahren lediglich 2% aller Verkehrsunfälle mit Anprall gegen eine Verkehrsinsel in der Fahrbahnmitte. Bei Dreiviertel dieser Unfälle entstand nur Sachschaden, ohne dass Personen zu Schaden gekommen wären. Bei jedem zweiten Unfall war die Ursache „Zustand des Lenkers“ (Grossteil mit Alkoholeinfluss). Weitere Ursachen waren „nichtangepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit“ sowie „Unaufmerksamkeit resp. Ablenkung“.

2.4. Gesetzeskonformität und Wirtschaftlichkeit der geforderten zusätzlichen Markierung

Eine zusätzliche Markierung der rechten Frontseite der Mittelinsel mit Leuchtfarbe ist gemäss den gesetzlichen Bestimmungen und Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute sowie den Weisungen des UVEK nicht vorgesehen und aufgrund der vorgenannten Punkte, welche u.a. die Erkennbarkeit der Insel gewährleisten, auch nicht notwendig.

Die vorgeschlagene Markierung wäre zudem sehr schnell verschmutzt und die gewünschte Wirkung würde, wenn überhaupt, nur zu Beginn eintreten. Die materiellen und finanziellen Aufwendungen stehen in keinem Verhältnis zur Wirkung, welche mit dieser Massnahme erzielt würde.

2.5. Fazit

Die Erkennbarkeit von Mittelinseln bei Fussgängerquerungen mit und ohne Fussgängerstreifen sowie die Durchfahrt sind durch Elemente wie Inselschutzpfosten, Signalisation, Insel- bzw. Strassenbreite, Verziehungslänge der Fahrstreifenränder sowie die Beleuchtung zu gewährleisten; dies ist heute in unserem Kanton grundsätzlich der Fall. Eine zusätzliche Markierung der rechten Frontseite der Mittelinsel mit Leuchtfarbe ist bei einer korrekt projektierten/realisierten Mittelinsel weder notwendig noch zweckmässig und auch nicht verhältnismässig. Die im Kanton Basel-Landschaft angewandte Praxis hat sich bewährt und die Verkehrssicherheit ist diesbezüglich gewährleistet.



Foto Illustrationsbeispiel: Gelterkinden, Rickenbachstrasse FG-Mittelinsel (Februar 2014)

3. Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat das Postulat geprüft und dem Landrat über seine Abklärungen berichtet und beantragt, das Postulat [2012/074](#) betreffend Fussgängerinseln und Fussgängerquerungen als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 27. Mai 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Urs Wüthrich-Pelloli

der Landschreiber:

Peter Vetter