



**Bericht  
des Stadtrates an  
den Gemeinderat**

122136 / 611.20

---

**Auftrag**                      **Peter Portmann und Mitunterzeichnende**

zur

**Erhöhung der Sicherheit auf Fussgängerstreifen auf der  
Masanserstrasse**

**Antrag**

Der Auftrag sei im Sinne der Erwägungen zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

**Begründung**

**1. Ausgangslage**

Die Unterzeichnenden fordern den Stadtrat auf, die Beleuchtung der Fussgängerstreifen auf der Masanserstrasse bezüglich der bestehenden Normen zu überprüfen und auf jeden Fall zu optimieren. Auch sollen weitere Massnahmen zur Unfallverhütung bei fehlendem Tageslicht sowie zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger im Allgemeinen aufgezeigt werden.

Im Wesentlichen wird geltend gemacht, es sei in den vergangenen Wochen und Monaten auf der Masanserstrasse zu mehreren Verkehrsunfällen gekommen, bei denen Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen von Fahrzeugen angefahren und verletzt wurden. Mehrere Unfälle hätten sich nachts bzw. bei fehlendem Tageslicht ereignet. Speziell im Zuge der jüngsten Sanierungen der Masanserstrasse seien bestehende Fussgängerstreifen massgeblich verändert, teils aufgehoben oder bestehende Lichtsignalanlagen entfernt worden.





## 2. Präventionsmassnahmen im Zusammenhang mit Fussgängerstreifen

Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet (Art. 26 Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz, SVG; SR 741.01). Art. 26 Abs. 2 SVG bestimmt, dass besondere Vorsicht geboten ist gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten sowie wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

Trotz der gesetzlich verankerten Verhaltensregeln, die sich an alle Verkehrsteilnehmenden richten, ist sich der Stadtrat der Verantwortung bezüglich der Sicherheit von älteren Personen und Kindern bewusst. Genau dieses Verhalten der Verkehrsteilnehmenden - speziell für Kinder und Senioren/innen - wird deshalb in der Stadt schon seit vielen Jahren mit gezielten Präventionsmassnahmen gefördert.

Die Verkehrsinstruktoren der Stadtpolizei unterrichten sämtliche Schülerinnen und Schüler vom Kindergarten bis zur Oberstufe in Theorie und vor allem auch in der Praxis. Sie sind bestrebt, den Kindern den sichersten und geeignetsten Schulweg aufzuzeigen und mit ihnen die wichtigen Verhaltensregeln beim Überqueren der Strasse vor Ort zu üben. Schwachstellen auf dem Schulweg wurden und werden zusammen mit der Schulbehörde laufend nachgeprüft und optimiert. Vor allem bei Schulbeginn, aber auch z.B. bei Änderungen von Verkehrsregimen oder bei Anfragen von besorgten Eltern, legt die Stadtpolizei Schwerpunkte für die Überwachung und Sicherung der Schulwege fest.

Die Gewährleistung oder Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen hat ohnehin bei den polizeilichen Aufgaben (Verkehrs- und Geschwindigkeitskontrollen, Polizeipräsenz, Verkehrsüberwachung) eine klare Priorität und die Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei Chur zeigt im nationalen Vergleich seit Jahren bezüglich Aufwand und Qualitätsmanagement einen überdurchschnittlichen Standard. Nicht zuletzt ist dies auch der Grund, dass die Verkehrsunfälle mit Kindern auf Stadtgebiet in den letzten Jahren von über fünfzehn auf noch drei bis fünf Unfälle pro Jahr gesenkt werden konnten.

In Zusammenarbeit mit der Seniorenakademie Graubünden werden auch mehrmals pro Jahr Vorträge mit älteren Personen durchgeführt. Wichtig ist dabei, die richtigen Verkehrsregeln bei der Strassenüberquerung in Erinnerung zu rufen und die zusätzlichen Gefahren der Mobilität im Alter aufzuzeigen. Auch den Seniorinnen und Senioren wird damit eine zusätzliche Unterstützung und ein Ansprechpartner bei Verkehrsfragen angeboten.



### **3. Bestandsaufnahme Fussgängerstreifen Masanserstrasse**

Der Stadtrat hat in der Vergangenheit sowohl dem Fuss- wie auch dem Fahrradverkehr viel Beachtung geschenkt. In den letzten Jahren wurden bei diversen Bauprojekten sinnvolle und wirksame Optimierungen umgesetzt. Auch für Anliegen und Anregungen aus der Bevölkerung hat die Stadt stets ein offenes Ohr. Meldungen und Feststellungen, aber auch Kritik oder gute Ideen sind immer willkommen und werden durch die Dienststellen umgehend geprüft. In regelmässigen Koordinationssitzungen (Tiefbaudienste, Stadtpolizei, Stadtentwicklung, Grün und Werkbetrieb) werden entsprechende Begehren oder Anregungen besprochen und beurteilt. Dies ist oftmals verbunden mit einem gemeinsamen Augenschein vor Ort. Sicherheitsrelevante oder dringend erforderliche Anpassungen werden danach zeitnah geplant und ausgeführt. Andere Bedürfnisse werden in laufende Projekte oder zukünftige Projektplanungen aufgenommen.

#### **3.1 Bisherige bauliche und sicherheitsrelevante Massnahmen bezüglich Fussgängerstreifen an der Masanserstrasse**

Bei der derzeitigen Gesamtsanierung der Masanserstrasse sind alle bisher realisierten Teilschnitte bezüglich Gefahrenstellen und Sicherheitsdefiziten untersucht worden. Mit dem Ausbau der stadtauswärts führenden Busspur sind weitere Risikofaktoren in die Analyse miteinbezogen worden, da die Fussgänger in diesen Bereichen drei Fahrspuren überqueren müssen. Durch den Einbau einer Mittelinsel verkürzt sich die Querungsdistanz. Dies wird als klare Verbesserung gegenüber einem Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel und auch als Vorteil gegenüber "Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage" angesehen. Erfahrungen der Stadtpolizei haben gezeigt, dass die Installation einer Fussgänger-Lichtsignalanlage nicht nur Nutzen, sondern auch Gefahren mit sich bringt. Fussgänger sind dort vermehrt mit Wartezeiten konfrontiert. Dies verleitet bei geringem Verkehrsaufkommen zur Missachtung des Signals. Besonders ist aber zu beachten, dass solche Verkehrsanlagen oft eine falsche Sicherheit geben und zu gefährlichen Verkehrssituationen führen können. Dies speziell dann, wenn Automobilisten ihre Sorgfaltspflichten verletzen, indem sie beispielsweise unaufmerksam/abgelenkt sind, die Geschwindigkeit nicht anpassen oder sogar das Rotlicht missachten. Die Gefahr wirkt sich insbesondere bei Kleinkindern als schwächste Fussgänger aus, welche sich im Strassenverkehr aufgrund ihrer Entwicklung und geringen Erfahrung oft noch unsicher verhalten. Diese Beurteilung stützt auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu).



Die Interaktion zwischen Fahrzeuglenkenden und Fussgängern beginnt - wenn die Sichtverhältnisse es erlauben - bereits sehr früh, also in relativ grosser Distanz vor dem Fussgängerstreifen. Die Fussgänger beschleunigen oder verlangsamen ihren Schritt, reagieren und passen ihr Verhalten entsprechend an. Bei der Beleuchtung und der damit verbundenen frühzeitigen Erkennbarkeit besteht deshalb in der Regel ein grosses Potenzial, die Fussgängerstreifen sicherer zu machen. Sie ist deshalb bei jeder Sanierung ein wesentlicher Teil der Sicherheitsüberprüfung.

### **3.2 Beurteilungskriterien zur Überprüfung der Sicherheit von Fussgängerstreifen im Allgemeinen und an der Masanserstrasse**

Allein die Markierung oder auch die Beleuchtung eines Fussgängerstreifens erhöht die Sicherheit in keiner Weise. Dazu Zitat der bfu: «Insbesondere der hohe Anteil der auf Fussgängerstreifen verunfallten Fussgänger weist darauf hin, dass diese nicht bedingungslos als Sicherheitsmassnahme bezeichnet werden können». Und weiter: «Die Sicherheitserwartungen an Fussgängerstreifen sind in der Öffentlichkeit sehr hoch. Die Forschungsergebnisse sowie das Unfallgeschehen zeigen allerdings, dass die Sicherheit von Fussgängerstreifen nicht allein durch das Markieren gegeben ist und der sicherheitstechnische Nutzen von Fussgängerstreifen nicht übereinstimmend nachgewiesen ist<sup>1</sup>».

Fussgänger werden an verkehrstechnisch möglichst optimalen Stellen über die Strassen geleitet. Dabei ist der Fussgängerstreifen auf allen Planungsstufen nicht als blosser Markierung, sondern - wie die Unterzeichnenden auch festhalten - als eigentliches Bauwerk zu betrachten. Fussgängerstreifen müssen, damit sie durch die Verkehrstechnik der Stadtpolizei bewilligt werden, mehrere Bedingungen erfüllen. Als Hauptkriterium gilt die VSS-Norm (Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) SN 40 241; zusätzlich sind die folgenden fünf Aspekte massgeblich in die Beurteilung miteinzubeziehen:

- Sicht (Erkennungsdistanz und Sichtweite)
- Beleuchtung
- Fussgängerschutzinsel
- Einstreifigkeit
- Fussgängerfrequenz

---

<sup>1</sup> (<https://www.bfu.ch/de/ratgeber/verhalten-am-fussgaengerstreifen>)



## **Sicht**

"Sehen und gesehen werden" ist mitunter das wichtigste Sicherheitskriterium im Zusammenhang mit Fussgängerstreifen. Die Sicht auf den Fussgängerstreifen bzw. auf den Fussgänger und vom Fussgänger auf den Fahrzeugführenden hat die höchste Priorität bei den Anforderungen an einen Fussgängerstreifen. Gemäss Art. 33 Abs. 2 SVG haben Fahrzeugführende vor Fussgängerstreifen besonders vorsichtig zu fahren und den Fussgängern den Vortritt zu gewähren. Somit ist es für den Fahrzeugführenden notwendig, dass er den Fussgänger frühzeitig und nicht erst beim Betreten des Fussgängerstreifens erkennen kann. Eine bestmögliche Erkennungsdistanz und Sichtweite ist deshalb bei der Beurteilung von zentraler Bedeutung.

## **Beleuchtung**

Bei der Beleuchtung einer Fussgängerstreifenanlage geht es darum, Fussgänger auch in der Dämmerung oder in der Nacht sichtbar zu machen. Dabei wird der Fussgängerstreifen als potentielle Konfliktzone betrachtet und durch eine der drei priorisierten Varianten gemäss SLG (Schweizer Licht Gesellschaft) Richtlinie Nr. 202 "Öffentliche Beleuchtung: Strassenbeleuchtung" beleuchtet.

Variante A: Zusätzliche Beleuchtung "Positiv-Kontrast":

In Fahrtrichtung wird auf beiden jeweils rechten Strassenseiten im Abstand von 0.5 bis 1.0 Lichtpunkthöhen vor dem Fussgängerstreifen je eine Leuchte positioniert. Damit wird der Fussgänger aus der Richtung des Fahrzeugführenden hell angeleuchtet und ist als Person erkennbar.

Variante B: Zusätzliche Beleuchtung "Umgekehrte Anordnung":

Ist Variante A etwa aufgrund von Einmündungen, Ein- oder Ausfahrten nicht zu realisieren, so kann auch die umgekehrte Anordnung umgesetzt werden. In Fahrtrichtung wird auf beiden, jeweils linken Strassenseiten im Abstand von 0.5 bis 1.0 Lichtpunkthöhen vor dem Fussgängerstreifen je eine Leuchte positioniert. Damit wird die genügende Erkennbarkeit des Fussgängers durch Negativ-Kontrast erreicht.

Variante C: Aufhellung über beide Anhaltestrecken "Negativ-Kontrast":

Ist keine zusätzliche Anordnung nach den Varianten A oder B (z.B. bei einer bestehenden Anlage oder in komplexen Situationen) möglich, so muss eine Aufhellung realisiert werden. Dabei ist im Bereich der Anhaltestrecken die Bestückung der Leuchten so zu wählen, dass die Beleuchtung der nächst höheren Beleuchtungsklasse entspricht. Der Fussgänger steht dann vor einem hellen Hintergrund und wird als dunkle Silhouette erkannt.



## **Fussgängerschutzinsel**

Fussgängerschutzinseln sind immer anzustreben. Sie unterstützen den Fahrzeugführenden bei der Erkennung der Fussgängerstreifenanlage. Weiter erlauben sie es den Fussgängern, mehrere Fahrstreifen separat und mit einem allfälligen Zwischenhalt zu queren. Sie sind damit ein wesentliches Sicherheitsmerkmal eines Fussgängerstreifens. Zur Beurteilung kann ein Fussgängerstreifen mit Schutzinsel in zwei voneinander unabhängige Fussgängerstreifen mit je einem zu querenden Fahrstreifen aufgeteilt werden (Art. 47 Abs. 3 der Verkehrsregelverordnung, VRV; SR 741.11). Somit ist die Fläche der Fussgängerschutzinsel als Annäherungsbereich zu betrachten. Angrenzend an eine Fussgängerschutzinsel kann bei Bedarf ein geschütztes Linksabbiegen für den Fahrradverkehr angeboten werden.

## **Einstreifigkeit**

Fussgängerstreifen, welche mehrere Fahrstreifen mit der gleichen Fahrtrichtung queren, weisen für den Fussgänger ein wesentliches Risiko auf, beim Queren nicht oder zu spät gesehen zu werden, da sie von anderen verkehrenden Fahrzeugen verdeckt werden können. Deshalb ist zwischen Fahrstreifen in derselben Richtung immer eine Fussgängerschutzinsel anzubringen.

## **Fussgängerfrequenz**

Ein Fahrzeugführender soll beim Fussgängerstreifen mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auf einen Fussgänger treffen. Diese Wahrscheinlichkeit hängt in erster Linie von der Fussgängerfrequenz ab. Ist sie zu gering, so sinkt die Anhaltequote und der Fussgängerstreifen verliert für den Fussgänger an Sicherheit. Die VSS-Norm SN 40 241 nennt als minimale Fussgängerfrequenz 100 querende Fussgänger während den fünf - nicht zwingend aufeinanderfolgenden - meistbegangenen Stunden eines Tages. Gemäss Forschung ist der Wert sehr tief angesetzt. Daher wird dringend empfohlen, diesen Wert aus Sicherheitsgründen nicht zu unterschreiten.

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so besteht eine gute Ausgangslage für ein sicheres Queren; was aber nicht bedeutet, dass ein Queren auf einem Fussgängerstreifen sicherer ist als ohne Fussgängerstreifen. Fakt ist, dass beim Queren ohne Fussgängerstreifen die Querenden vorsichtiger agieren, bei einem Fussgängerstreifen hingegen eher die Gefahr besteht, unachtsam und den Vortritt erzwingend die Strasse zu überqueren. Durch das Vortrittsrecht, das geltende Halte-, Park- und Überholverbot sowie die Optimierungen der Sichtverhältnisse im Bereich von Fussgängerstreifen können aber einige Gefahren für strassenquerende Fussgänger reduziert werden.



Neben der guten Ausgestaltung und Ausrüstung eines Fussgängerstreifens (Markierung, Signalisation, bauliche Elemente wie Mittelinseln, genügende Sichtdistanzen und guter Beleuchtung) ist das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden sehr wichtig. Bei Unaufmerksamkeit, nicht angepasster Fahrweise oder fahrlässigem Verhalten auf dem Fussgängerstreifen nützen die besten Sicherheitsmassnahmen leider nichts.

### 3.3 Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen der Masanserstrasse (2015 - 2019)

In den vergangenen fünf Jahren (2015 - 2019) ereigneten sich elf Verkehrsunfälle auf verschiedenen Fussgängerstreifen der Masanserstrasse.

Jahr	Total Unfälle	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Kategorie
2015	2	1	1	0	Fussgänger
2016	0	0	0	0	Fussgänger
2017	5	2	5	0	Fussgänger
2018	1	1	0	0	Fussgänger
2019	3	2	1	0	Fussgänger

Im Dezember 2017 übersah ein Fahrzeuglenker beim Fussgängerstreifen Weisstorkel (Masanserstrasse/Schellenbergweg) eine Fussgängergruppe und kollidierte mit drei Fussgängerinnen. Diese mussten in der Folge mit schweren bis mittelschweren Verletzungen ins Kantonsspital überführt werden. Nach den ersten Erkenntnissen dieses Unfalls - aber auch der übrigen Fussgängerunfälle auf den Querungsstellen der Masanserstrasse - waren die Fussgängerstreifen als solche nicht zu bemängeln. Vielmehr haben dabei andere Faktoren eine wichtige Rolle gespielt. Die Witterungsverhältnisse waren in den meisten Fällen schlecht oder die Sicht war durch die Dunkelheit beeinträchtigt. Die Mehrheit der Verunglückten war zudem dunkel gekleidet. Bei solchen Bedingungen ist es wesentlich, dass Fahrzeuglenkende ihre Fahrweise anpassen, um das Fahrzeug jederzeit rechtzeitig anhalten zu können.

Aber auch für Fussgänger gilt die Vortrittsregel auf dem Fussgängerstreifen nie absolut. Sie müssen stets mit Fehlern rechnen, da bspw. Stress, Ablenkung, Emotionen und viele andere Ursachen zu unberechenbaren Reaktionen von Fahrerinnen und Fahrern führen können. Deshalb ist es bei widrigen Wetterverhältnissen und Dunkelheit besonders wichtig, dass Fahrverkehr und Fussgänger sich gegenseitig wahrnehmen und den Blickkontakt suchen. Am besten betritt man den Fussgängerstreifen erst, wenn die Fahrzeuge beidseitig stillstehen. Mit diesem Verhalten kann das Unfallrisiko am effektivsten verringert werden.



### **3.4 Ergebnis der Überprüfung der Normen der Fussgängerstreifen Masanserstrasse**

Wie erwähnt, kam es in den Jahren 2015 - 2019 auf unterschiedlichen Fussgängerstreifen der Masanserstrasse zu insgesamt elf Verkehrsunfällen. Diese ereigneten sich auf folgenden Fussgängerstreifen:

- Kreisverkehrsplatz Masanserstrasse/Quaderstrasse (4)
- Masanserstrasse/Brandisstrasse (1)
- Masanserstrasse/Gürtelstrasse (1)
- Masanserstrasse/Weinbergstrasse (1)
- Masanserstrasse/Giacomettistrasse (2)
- Masanserstrasse/Schellenbergweg (2)

Nach jedem Verkehrsunfall ist es notwendig, die Unfallursache rasch zu klären um damit auch mögliche Sicherheitsdefizite umgehend zu beheben. Wie bereits erwähnt, sind dabei die Erhebungen der Sichtverhältnisse von zentraler Bedeutung. Sind die Verkehrsteilnehmenden nicht früh genug sichtbar, entsteht ein signifikantes Sicherheitsdefizit. Bei den oben erwähnten Fussgängerstreifen hat diese Kontrolle stattgefunden. Die Überprüfung hat gezeigt, dass sowohl die Anordnungsvoraussetzungen, die Positionierung und die Sichtverhältnisse der Fussgängerstreifen die Anforderungen der neuesten Normen erfüllen.

### **3.5 Realisierte Optimierungen Fussgängerstreifen Masanserstrasse**

Optimierungen von Fussgängerstreifen werden bei Strassenbauprojekten ohnehin immer geprüft. Mit der Sanierung der Masanserstrasse und dem gleichzeitigen Ausbau einer Bus- und Radspur stadtauswärts sind die Fussgängerübergänge laufend verbessert worden. An einigen Stellen waren bauliche Massnahmen nötig, zum Beispiel wurden die Streifen mit Signalisationen besser beschildert, die Fussgängerstreifen neu markiert oder Mittelinseln erstellt. Durch die Anordnung von baulichen Mittelinseln kann die Sicherheit auf den Fussgängerstreifen nachweislich verbessert werden.

Im Bereich Strassenbeleuchtung hat sich die Technologie in den letzten Jahren rasant weiterentwickelt. Bei Neubauprojekten und Beleuchtungssanierungen wird die städtische Strassenbeleuchtung mit der neusten LED-Technologie ausgestattet. Auf der Masanserstrasse sind inzwischen alle Lichtkandelaber der bereits sanierten Teilstücke mit der neuen Lichttechnik ausgestattet worden.



## **4. Vorgenommene Sanierungen und Optimierungen in der ganzen Stadt**

### **4.1 Anzahl sanierte Fussgängerstreifen 2012 - 2019**

Im Jahr 2012 hat die Stadtpolizei letztmals flächendeckend alle 376 Fussgängerstreifen der Stadt Chur überprüft und die festgestellten Mängel mit einem Auswertungsschlüssel nach Prioritäten geordnet. Zur Beurteilung wurden die Kriterien Beleuchtung, Sichtverhältnisse sowie Signalisationen und Markierungen definiert. Damals wurde die Situation gesamtheitlich als "gut" bezeichnet. Als Sofortmassnahme wurden im Jahre 2012 total 63 Fussgängerstreifen verbessert, erneuert oder entfernt. Auch in den darauffolgenden Jahren (2013 - 2019) sind nochmals total 258 Fussgängerstreifen saniert worden. Davon sind 135 Verbesserungen in den vergangenen zwei Jahren erfolgt. Nicht eingerechnet sind dabei die 63 Fussgängerstreifen auf den städtischen Kantonsstrassen, wie die Masanserstrasse, welche das Tiefbauamt des Kantons jedes Jahr neu markieren lässt.

### **4.2 Allgemeine Entwicklung Unfallzahlen Fussgängerstreifen (2015 - 2019)**

Die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen in der ganzen Schweiz zeigt eine sinkende Tendenz. Nicht nur das Total sämtlicher Verkehrsunfälle pro Jahr nimmt ab, auch die Zahl der Verkehrsunfälle mit leichtverletzten, schwerverletzten und getöteten Personen (und somit die Summe sämtlicher Verkehrsunfälle mit Personenschaden) ist rückläufig. Dieser Rückgang ist jedoch in erster Linie auf die Abnahme der Zahl der Verkehrsunfälle mit lediglich Sachschaden zurückzuführen. In Bezug auf die Verkehrssicherheit ist die Aussagekraft dieser Verkehrsunfälle, unter anderem wegen der hohen Dunkelziffer (nur polizeilich registrierte Verkehrsunfälle berücksichtigt), allerdings beschränkt. Für die Beurteilung der Verkehrssicherheit sind primär Verkehrsunfälle mit Personenschaden relevant. Deren Zahl ist in der Stadt Chur seit 2015 zwar ebenfalls rückläufig, eine deutliche Abnahme von Verkehrsunfällen auf Fussgängerstreifen auf dem ganzen Stadtgebiet kann allerdings nur in einzelnen Jahren beobachtet werden.



Jahr	Total Unfälle auf Fussgängerstreifen	Leichtverletzte	Schwerverletzte	Getötete	Kategorie
2015	7	5	1	0	Fussgänger
2016	7	2	2	0	Fussgänger
2017	16	11	6	1	Fussgänger
2018	6	3	1	0	Fussgänger
2019	13	8	4	0	Fussgänger

Speziell die Jahre 2017 und 2019 relativieren den Abwärtstrend. Tödlich verunglückte Personen auf einem Fussgängerstreifen gab es zwar auch in diesem Zeitraum glücklicherweise keine zu verzeichnen. Der in der Statistik erfasste tödliche Verkehrsunfall hatte sich in der Fussgängerzone ereignet. Die Unfallzahlen der beiden Jahre zeigen aber trotzdem auf, dass in Zukunft weitere Massnahmen und mediale Appelle notwendig sind. Einerseits um die Motorfahrzeuglenkenden zur Rücksichtnahme gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren, andererseits um die Fussgänger bezüglich Risikofaktoren wie schlechte Sichtbarkeit durch dunkle Kleidung oder aber das Tragen von Kopfhörern mit lauter Musik und die Ablenkung durch das Bedienen des Mobiltelefons während des Überquerens der Strassen aufzuklären.

Positiv ist auch die Entwicklung der Kinderunfälle. Diese hat sich in den letzten Jahren auf einem Niveau von ein bis vier Unfällen eingependelt, nachdem vor Jahren noch deutlich höhere Unfallzahlen ausgewiesen werden mussten. Die Bemühungen der Polizei mit verstärkten Kontrollen und Präsenz, insbesondere in der Nähe von Schulhäusern, haben sich deshalb in jedem Fall gelohnt. Auch in Zukunft wird mit gezielten Aktionen wie bspw. Schulwegüberwachungen und Präventionsmassnahmen versucht, die Motorfahrzeuglenkenden zur Rücksichtnahme gegenüber den Fussgängern zu sensibilisieren.

## 5. Arbeitsgruppe "Sicherheit Fussgängerstreifen"

Unabhängig des Auftrags von Peter Portmann und Mitunterzeichnenden wurde anfangs Januar 2020 unter der Leitung von Polizeikommandant Ueli Caluori die Arbeitsgruppe "Sicherheit Fussgängerstreifen" mit Vertretern der Tiefbaudienste, der IBC Energie Wasser Chur (IBC), der Stadtpolizei und der Firma 2e elektro engineering beauftragt, erneut alle Fussgängerstreifen auf dem Stadtgebiet flächendeckend auf ihre Sicherheit zu überprüfen. Dabei wird ein spezieller Fokus auf die Beleuchtung gelegt. Mit Hilfe eines Luxmeters wird bei jedem Übergang gemessen, wieviel Licht vorhanden und ob eine zusätzliche Optimierung nö-



tig ist. Zudem wird kontrolliert, ob allfällige Störfaktoren für Autofahrende vorhanden sind, die behoben werden können. Dies kann beispielsweise der Schattenwurf eines Baums oder eine störende Leuchtquelle in der Umgebung sein.

Je nach Ergebnis der Untersuchungen sind weitere Anpassungen der Beleuchtung erforderlich. Zu diesem Zweck wird bereits im Vorfeld eine Versuchsstrecke festgelegt, auf welcher die unterschiedlichen Lichtkontraste erforscht werden können. Damit sollen auch wichtige Rückschlüsse für die Gestaltung anderer Fussgängerstreifen gezogen werden können.

## **6. Fazit**

Der Stadtrat ist sich der Wichtigkeit des Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (RB 661) durchaus bewusst. Zu Fuss gehen ist eine der häufigsten und wichtigsten Fortbewegungsmöglichkeiten innerhalb der Stadt. Aus diesem Grund werden sichere Langsamverkehrsverbindungen wie der Stampaweg, Grünbergweg, Fussgängerzonen oder bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit stark gefördert. Insofern wird der Verkehrssicherheit von Fussgängerinnen und Fussgängern schon seit Jahren eine sehr hohe Priorität eingeräumt. Was aber trotz aller Bemühungen nicht vergessen werden darf, die "gelben Balken" regeln in erster Linie den Vortritt und sollen das Überqueren der Fahrbahn erleichtern. Fussgängerstreifen können aber nur bedingt zur Sicherheit eines Übergangs beitragen, da sie keinen physischen Schutz bieten. Daher werden die Standorte und Wartezonen von Fussgängerstreifen so geplant, dass die Strasse unter möglichst guten Bedingungen überquert werden kann. Im Bereich Beleuchtung ist die normgerechte Planung und Umsetzung Pflicht. Fussgängerstreifen werden folglich nur dort bewilligt, wo möglichst optimale Sichtverhältnisse vorhanden sind. Durch diese strikte Vorgehensweise konnte die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert werden.

Die städtischen Dienststellen Stadtpolizei und Tiefbaudienste sowie die IBC werden auch inskünftig alles daransetzen, dem Sicherheitsstandard der Fussgängerstreifen und generell der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden grosse Beachtung zu schenken und wo erforderlich, entsprechende Massnahmen umzusetzen. Wie bereits erwähnt, wird die betreffende Arbeitsgruppe in diesem Jahr erneut eine umfassende Überprüfung der Fussgängerstreifen vornehmen.

Es ist ein grosses Anliegen des Stadtrates, die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, auch wenn die gesetzlichen Normen eingehalten sind, ständig zu optimieren.



Aus den erwähnten Gründen beantragt Ihnen der Stadtrat, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderates, den Auftrag im Sinne der Erwägungen zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

Chur, 7. April 2020

Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

Urs Marti

Markus Frauenfelder

**Aktenauflage**

bfu-Faktenblatt "Querungsstellen für den Fussverkehr", Bern 2009



### **Auftrag zur Erhöhung der Sicherheit auf Fussgängerstreifen auf der Masanserstrasse**

In den vergangenen Wochen und Monaten kam es auf der Churer Masanserstrasse zu mehreren Verkehrsunfällen, bei denen Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen von Autos angefahren und verletzt wurden. Die Automobilisten hatten die Fussgänger dabei nicht oder zu spät gesehen. Mehrere Unfälle ereigneten sich nachts bzw. bei fehlendem Tageslicht.

Die Stadt ist nach dem Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr vom 5. März 1989 (RB 661) verpflichtet, den Fussgängerverkehr zu fördern und Fussgänger (neben Velofahrern) bei der Gestaltung des Strassenraums und bei der Verkehrsregelung zu bevorzugen.

Im Zuge der jüngsten Sanierung der Masanserstrasse wurden die bestehenden Fussgängerstreifen massgeblich verändert, teils aufgegeben, teils wurden bestehende Lichtsignalanlagen entfernt (zB vor dem Montalinschulhaus). Mehrere Fussgängerstreifen verfügen zwar über Verkehrsinseln. Diese sind indes teilweise nicht in der Mitte der richtungstrennten Fahrspuren, sondern grenzen die Bus- und Radspur ab. Die Fussgängerstreifen sind nicht speziell ausgeleuchtet, einige stehen nicht einmal im unmittelbaren Leuchtkegel der dortigen Strassenlaternen. Die gelben Bodenmarkierungen sind zwar retroflektierend. Zusätzliche Beleuchtungen oder Reflektoren sind nirgends ersichtlich.

Laut der *bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung des Bundes* ist der Fussgängerstreifen auf jeder Planungsstufe nicht als blosse Markierung, sondern als eigentliches Bauwerk zu betrachten. Die Erkennbarkeit einer Fussgängerstreifenanlage sowie die querenden Fussgänger müssen auch nachts gewährleistet sein.

Gemäss Art. 39 Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG, BR 807.100) ist die Erstellung und der Unterhalt der Beleuchtung von Kantonsstrassen innerorts Sache der Gemeinden. Gleiches gilt für die Beleuchtung von Fussgängerstreifen inner- und ausserorts. Das VBU erklärt die Norm SN-EN 13201 aus dem Jahr 2016 und die Richtlinie SLG 202 der Schweizer Licht Gesellschaft SLG, welche die Anforderungen an eine Strassenbeleuchtung festlegen, als verbindlich.

#### **Die Unterzeichnenden fordern den Stadtrat auf,**

- 1. die jeweiligen Beleuchtungen der Fussgängerstreifen in der Masanserstrasse auf die Einhaltung der geltenden Normen zu überprüfen, auf jeden Fall zu optimieren;**
- 2. mögliche weitere Massnahmen zur Unfallverhütung bei fehlendem Tageslicht sowie zur Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger im Allgemeinen aufzuzeigen.**

Chur, 30. Januar 2020

Peter Portmann, Gemeinderat CVP



Gemeinderat

Beiblatt zu parlamentarischen Vorstössen

Auftrag

Interpellation

Titel "Auftrag zur Erhöhung der Sicherheit auf Fussgängerstreifen auf der Masanserstrasse"

Erstunterzeichnende/r (ankreuzen)

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

Name	Partei	eingesehen (Visum)	Unterschrift
Bischof Xenia	SP		
Cabalar Corina	SP		
Cahannes Romano	CVP		
Cortesi Mario, Ing. HTL/BWI NDS	SVP		
Decurtins Guido	SP		
Good Rainer	FDP		
Grass Stefan, Ing. HTL	SP		
Hegner Walter	SVP		
Hunger Hanspeter	SVP		
Kappeler Jürg, Dr. sc. techn.	GLP		
Meier Adrian J.	Freie Liste Verda		
Menge Jean-Pierre, Dr. iur.	SP		
Meuli Hans Martin, Dr. oec. publ.	FDP		
Peder Michel	FDP		
Portmann Peter	CVP		
Rettich Urs	SVP		
Schnoz Andreas	Freie Liste Verda		
Senn Meili Claudio	SP		
Tscholl Marco	BDP		
von Rechenberg Susanne	BDP		
Walter Jörg	BDP		

Datum: 30. Januar 2020