

Handzeichen an Fussgängerstreifen

Erhöht die Einführung des obligatorischen Handzeichens am Fussgängerstreifen die Verkehrssicherheit?

Bern 2009

Impressum

Herausgeberin
bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach 8236
CH-3001 Bern
Tel. +41 31 390 22 22
Fax +41 31 390 22 30
info@bfu.ch
www.bfu.ch

Kontaktperson
Esther Walter, lic. phil., Wissenschaftliche Mitarbeiterin Forschung, bfu

© bfu 2009
Alle Rechte vorbehalten; Reproduktion (z. B. Fotokopie), Speicherung, Verarbeitung und Verbreitung sind mit Quellenangabe gestattet.

Aus Gründen der Lesbarkeit verzichten wir darauf, konsequent die männliche und weibliche Formulierung zu verwenden.
Aufgrund von Rundungen sind im Total der Tabellen leichte Differenzen möglich. Wir bitten die Leserschaft um Verständnis.

Inhalt

I.	Einleitung	6
II.	Unfallgeschehen und Handzeichen	7
III.	Psychologie und Handzeichen	8
IV.	Recht und Handzeichen	9
V.	Quellenverzeichnis	11

I. Einleitung

In den Jahren 1997–2007 erlitten pro Jahr rund 800 Fussgänger schwere und 80 tödliche Verletzungen. Für die Sicherheit der Zufussgehenden kann und muss etwas unternommen werden [1].

Von verschiedenen Seiten wird von der Wiedereinführung des zwingenden Handzeichens am Fussgängerstreifen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erwartet. Dabei wird suggeriert, dass vor 1994 – als die Regelung abgeschafft wurde – alles anders, klarer und daher sicherer war. Dem ist nicht so. Aus folgenden Gründen lehnt die bfu die Einführung der Handzeichenpflicht an Fussgängerstreifen ab.

Die wichtigsten Punkte zusammengefasst vorweg:

- Neben Fussgängerstreifen ereignen sich weit mehr und schwerere Unfälle als auf Fussgängerstreifen.
- Ein Zusammenhang zwischen der 1994 erfolgten Änderung der Verkehrsregelverordnung (VRV) bezüglich des Handzeichens und dem Unfallgeschehen auf Fussgängerstreifen kann nicht festgestellt werden.
- Bereits vor 1994 hatte der Fussgänger am Fussgängerstreifen rechtlich den Vortritt. Das Handzeichen war nicht zwingend und für die Rechtsprechung kaum massgebend.
- Bereits vor 1994 wurde das Handzeichen von Fussgängern wenig angewendet. Heute ist die Akzeptanz dafür weiter gesunken.
- Es besteht die begründete Gefahr, dass Kinder das Handzeichen fälschlicherweise als Möglichkeit interpretieren, den Verkehr stoppen zu

können – ein Irrtum mit allzu schnell fatalen Folgen.

- Das obligatorische Handzeichen in der Schweiz wäre im europäischen Raum einzigartig und nicht im Einklang mit internationalem Recht.

II. Unfallgeschehen und Handzeichen

Die Diskussion über die Einführung des obligatorischen Handzeichens lenkt von der Tatsache ab, dass **neben** Fussgängerstreifen mehr Fussgänger schwer oder tödlich verunfallen als **auf** Fussgängerstreifen (Abbildung 1). Zudem ist auch die Verletzungsschwere bei Unfällen **neben** dem Fussgängerstreifen höher [2].

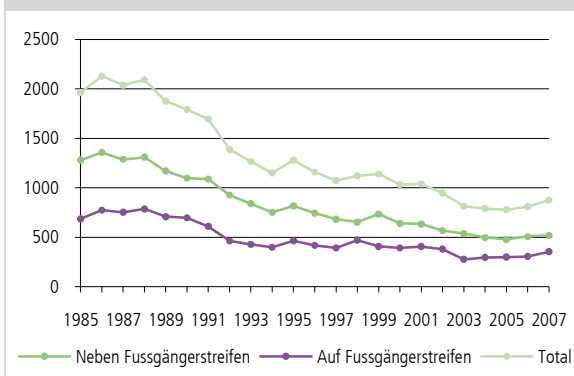
Die Sicherheitslage der Fussgänger hat sich in den letzten 20 Jahren deutlich verbessert, ist aber immer noch unbefriedigend. **Massnahmen**, die das Zufussgehen sicherer machen, sind bekannt und dringend notwendig (Fusswegnetzplanung, Geschwindigkeitsmanagement innerorts, Verkehrserziehung) [1]. Das Handzeichen gehört definitiv nicht zu den diesbezüglich zentralen Massnahmen.

Die Entwicklung der Unfallzahlen auf Fussgängerstreifen lässt keinen deutlichen **Zusammenhang** mit der Abschaffung der Regelung Mitte 1994 erkennen, weder im positiven noch im negativen Sinn (Abbildung 1). Dies entspricht der damaligen Erwartung des Gesetzgebers: Die im Wesentlichen

aus rechtlichen Gründen erfolgte Abschaffung sollte keine zusätzlichen Opfer auf Fussgängerstreifen zur Folge haben – war aber nicht als Sicherheitsmassnahme verstanden worden. Zwar war 1995 eine Zunahme an Schwerverletzten und Getöteten insgesamt auf Fussgängerstreifen zu beklagen. Solche Jahresschwankungen finden sich aber immer wieder (z. B. nahm im Jahr 1999 auch die Zahl der **neben** Fussgängerstreifen verunfallten Fussgänger sprunghaft zu) – ohne bekannte Ursache.

Es ist aus methodischer Sicht unzulässig, Veränderungen beim Unfallgeschehen allein der neuen Regelung zuzuschreiben. Wichtig ist die **Berücksichtigung weiterer Variablen**, wie z. B. die Exposition. Möglicherweise verunfallten 1995 mehr Personen auf Fussgängerstreifen, weil diese **häufiger** als Querungshilfen benutzt wurden. Analysen der bfu [3] zeigten, dass bei den Senioren – der weitestwichtigsten Altersgruppe in diesem Zusammenhang – eine Verlagerung von tödlichen Unfällen neben Fussgängerstreifen zu solchen auf Fussgängerstreifen stattgefunden hat.

Abbildung 1
Schwerverletzte und getötete Fussgänger auf und neben Fussgängerstreifen, 1985–2007



Quelle: Polizeilich registrierte Strassenverkehrsunfälle, BFS

III. Psychologie und Handzeichen

Fussgänger sind sich oft **nicht bewusst**, dass sie **als Verkehrsteilnehmende unterwegs** sind. Im Gegensatz zum motorisierten Verkehr sind sie sehr flexibel und ihre Bewegungsmuster weniger berechenbar. Das liegt im Wesen des Zufussgehens. Mit oder ohne Handzeichen-Obligatorium ist immer mit Fussgängern zu rechnen, die die Fahrbahn unerwartet betreten.

Unfälle auf Fussgängerstreifen sind vor allem bei **Senioren** ein Problem. Bei diesen sowie bei **Kindern** darf grundsätzlich nicht von einer zuverlässigen Partnerschaft im Strassenverkehr ausgegangen werden. Ein Handzeichen-Obligatorium macht Senioren und Kinder **nicht per se** zu verlässlichen Partnern. Ein Handzeichen **kann** Klarheit schaffen, darf in seiner Wirkung jedoch nicht überschätzt werden.

Bei **Kindern** besteht die Gefahr, dass sie ihr **Handzeichen falsch interpretieren**, nämlich als Möglichkeit, den Verkehr – unabhängig von der aktuellen Situation – stoppen zu können. Kindern fällt es schwer, Geschwindigkeiten und Distanzen richtig einzuschätzen. Das Konzept des Anhaltewegs ist ihnen nicht vertraut. Daher wird den Kindern von der Polizei seit vielen Jahren die Regel «warte, luege, lose» gelehrt. Gehen ist erst angebracht, wenn die Räder des Fahrzeugs vor dem Fussgängerstreifen stillstehen. Dieses defensive Verhalten dient der Sicherheit der Kinder mehr als der Glaube an die Stoppwirkung eines Handzeichens, das möglicherweise von den Automobilisten nicht oder zu spät gesehen wird.

Eltern, die Kinder an der Hand führen, mit Einkaufstaschen oder Kinderwagen, ältere Menschen mit Gehwagen, Stock oder Handtasche, aber auch Erwachsene mit Aktentasche und Handy am Ohr werden kaum ein deutliches Handzeichen geben. Und: Was genau gilt als **akzeptables** Handzeichen? Reicht ein kleiner Wink aus dem Handgelenk? Velofahrende geben beim Abbiegen oft schlecht sichtbare Handzeichen. Es ist zu vermuten, dass auch Fussgänger das geforderte Handzeichen **häufig ungenügend sichtbar** geben würden.

Auch wer ein deutliches Handzeichen gibt, kann den Fussgängerstreifen für den Automobilisten überraschend betreten oder im Extremfall mit ausgestrecktem Arm unüberlegt auf den Fussgängerstreifen rennen.

Auswertungen der Unfallprotokolle zeigen, dass **Automobilisten oft unaufmerksam oder abgelenkt** unterwegs sind. Sie bekunden in diesem Zusammenhang häufig, dass sie die Fussgänger schlicht nicht gesehen hätten. Wer einen Fussgänger übersieht, wird vermutlich auch ein Handzeichen übersehen.

Die Mehrheit der Bevölkerung zieht gemäss einer **repräsentativen bfu-Meinungsumfrage** die neue Regelung der alten vor (2003 waren es 60 %).

IV. Recht und Handzeichen

Am 1. Juni 1994 trat die heute geltende Regelung in Kraft. Damit wurde **nicht der Fussgängervortritt als solcher** eingeführt, sondern die Pflicht zur Zeichengabe der Fussgänger abgeschafft.

Nach Art. 33 Abs. 2 SVG¹ ist der Fahrzeugführer **bereits seit dem 1. Januar 1963 verpflichtet**, vor Fussgängerstreifen besonders vorsichtig zu fahren und nötigenfalls anzuhaltend, um den Fussgängern, die sich schon auf dem Streifen befinden oder im Begriff sind, ihn zu betreten, den **Vortritt** zu lassen. Art. 6 Abs. 1 VRV² a. F. konkretisierte dies dahingehend, dass der Fahrzeugführer vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung die Geschwindigkeit rechtzeitig so zu mässigen hatte, dass er Fussgängern, die **ersichtlich** die Fahrbahn überqueren wollten, den Vortritt gewähren konnte, namentlich – **also nicht bloss** – **wenn sie ein Handzeichen gaben**. Das führte zu einer **Bundesgerichtspraxis**, bei der Automobilisten auch dann das Nachsehen hatten, wenn ein verunfallter Fussgänger **kein** klares Handzeichen gegeben, sondern seine Absicht durch die Gestik, das Anheben eines Fusses usw. signalisiert hatte. Folglich war die zivilrechtliche Haftung von Automobilisten zum Teil auch dann gegeben, wenn der Verunfallte am Fussgängerstreifen kein Handzeichen gegeben hatte.

Auch wenn 1994 der Passus mit dem Handzeichen ersatzlos gestrichen wurde, haben Fussgänger **kein Recht auf ungehinderten Gehfluss**, sondern eine Verkehrsbeobachtungspflicht. So dürfen sie den Streifen nicht überraschend betreten (Art. 49

Abs. 2 SVG) und von ihrem Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug schon so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte (Art. 47 Abs. 2 VRV).

In sämtlichen Ländern Westeuropas ist das Handzeichen schon lange abgeschafft. Ein Handzeichen-Obligatorium würde somit der **internationalen Harmonisierung** zuwiderlaufen und bei Fahrzeuglenkenden aus dem Ausland und ausländischen Fussgängern für Verwirrung sorgen.

Die Einführung des obligatorischen Handzeichens wäre auch **nicht im Einklang mit dem UNO-Übereinkommen über den Strassenverkehr³**, das am 11. Dezember 1992 für die Schweiz in Kraft trat und grundsätzlich kein Handzeichen für die Inanspruchnahme des Vortritts am Fussgängerstreifen verlangt.

Das aus Art. 26 SVG abgeleitete **Vertrauensprinzip** besagt, dass jeder Verkehrsteilnehmer, der sich ordnungsgemäss verhält, grundsätzlich darauf vertrauen kann, dass sich auch die anderen Verkehrsteilnehmer an die Verkehrsregeln halten. Will ein Fussgänger ersichtlich die Strasse überqueren (wofür es kein Handzeichen braucht), darf er also darauf vertrauen, dass ihm ein herannahender Autofahrer pflichtgemäss den Vortritt gewährt. Würde das Handzeichen wieder obligatorisch, würde das Vertrauensprinzip durchbrochen, weil die Vortrittsberechtigten ihren Anspruch speziell anmelden müssten.

¹ Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, SR 741.01

² Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962, SR 741.11

³ Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr, SR 0.741.10, (Art. 20 und Art. 21)

Wäre ein Handzeichen obligatorisch, würde dieses im Fall eines Unfalls **zum zentralen Beweisthema** des Straf- und Zivilverfahrens. Hierbei wären die Behörden auf Aussagen der Unfallbeteiligten oder Dritter angewiesen, die – wie auch die Verkehrspolizeien der Schweiz argumentieren – erfahrungsgemäss nicht immer zuverlässig sind.

Konstanz in der Gesetzgebung ist ein wichtiges Kriterium in der Verkehrssicherheit. Ein ständiges Hin und Her ist zu vermeiden.

Bundesrat und Parlament haben sich bereits **mehrfach** gegen die Einführung des obligatorischen Handzeichens ausgesprochen.

Es ist **nicht verboten, ein Handzeichen zu geben**. In manchen Situationen kann es hilfreich, aber nicht grundsätzlich klärend sein.

Handzeichen – ursprünglich im Gesetz aufgenommen, als motorisierte Fahrzeuge überhaupt erst aufkamen, und als Mittel zur Zeichengebung – haben mit wenigen Ausnahmesituationen im Verkehr heute **ausgedient**.

V. Quellenverzeichnis

- [1] Walter E, Cavegn M, Scaramuzza G, Niemann S, Allenbach R. *Fussverkehr: Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention*. Bern: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2007. bfu-Sicherheitsdossier 03.
- [2] Niemann S, Fahrni S, Brügger O, Cavegn M. *bfu-Statistik 2008: Unfallgeschehen in der Schweiz*. Bern: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2008. bfu-Statistik.
- [3] Ewert U. *Sicherheit an Fussgängerstreifen: Auswirkungen einer gesetzlichen Neuregelung und begleitender Verkehrssicherheitskampagne*. Bern: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 1999. Pilotstudie.