

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Antrag und Bericht zum Postulat betreffend seniorenfreundliche Stadt, eingereicht von den Gemeinderätinnen B. Günthard Fitze (EVP) und M. Schwager (SP)

Antrag:

1. Vom Bericht des Stadtrates zum Postulat betreffend seniorenfreundliche Stadt wird in zustimmendem Sinn Kenntnis genommen.
2. Das Postulat wird damit als erledigt abgeschrieben.

Bericht:

Am 11. Dezember 2006 reichten Gemeinderätinnen Barbara Günthard Fitze (EVP) und Mona Schwager (SP) namens ihrer Fraktionen mit 33 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern folgendes Postulat ein, welches vom Grossen Gemeinderat am 25. Juni 2007 überwiesen wurde:

„Der Stadtrat wird eingeladen, die Stadtentwicklung im Bereich des Fussgängerverkehrs für Senioren und Seniorinnen speziell zu überprüfen und fortlaufend anzupassen.“

Begründung:

Senioren und Seniorinnen sind öfters als andere Personen als Fussgänger unterwegs. Diese Menschen sind durch ihre oft verlangsamte Reaktion im Strassenverkehr besonders gefährdet. Studien zeigen, dass Betagte über 70 Jahre neunmal häufiger als die übrigen Erwachsenen in Unfälle verwickelt werden. Strassenbeläge, Fussgängerinseln, Trottoirabsenkungen, hohe Randsteine etc. stellen für diese Bevölkerungsgruppe mögliche Gefahren und "Stolpersteine" dar. Und auch Parkbänke, Bushaltestellen, Beleuchtungen, Grün-Phasen der Lichtampeln etc. sollen systematisch auf die Benutzerfreundlichkeit für betagte Menschen überprüft und allenfalls angepasst werden.

In den Legislaturzielen des Stadtrates und im Ausführungsplan Altersplanung Stand 2005 wird darauf hingewiesen, dass unsere Senioren und Seniorinnen in Zukunft länger zu Hause leben können sollten. Ihre persönliche Lebensqualität soll dabei so lange wie möglich erhalten werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das tägliche Umfeld, der öffentliche Raum in den Quartieren auf die Erfordernisse für betagte Menschen fortlaufend überprüft werden.“

Der Stadtrat äussert sich dazu wie folgt:

1. Zusammenfassung

Die Bevölkerungsprognosen zeigen, dass sich der Anteil der älteren und betagten Einwohnerinnen und Einwohner in den nächsten Jahren sehr stark erhöhen wird. Der Stadtrat hat diesen Trend erkannt und misst ihm entsprechendes Gewicht zu. Bei allen Strassenprojekten, Platzgestaltungen, neuen Haltestellen etc. werden die Bedürfnisse der Senior/innen so weit wie möglich und finanziell vertretbar berücksichtigt.

Die Unfallprävention in Winterthur hat einen hohen Stand:

- Ausbau der Tempo-30-Zonen auf heute 50 Zonen
- Temporeduktionen auf weiteren Strassen
- Regelmässige und umfangreiche Geschwindigkeitskontrollen
- Knotenumbauten und Gesamtsanierungen von Strassen nach den Richtlinien für ein behindertengerechtes Fusswegnetz
- Bei Mängeln an einer Strassenanlage (Fussgängerübergang, Lichtsignal usw.), wird diese auf Anordnung der Stadtpolizei umgehend saniert.
- Verschiedene Präventions- und Sensibilisierungskampagnen

Da bei den Fussgängerunfällen in Winterthur keine signifikanten Zusammenhänge (Ursachen, Häufung) auszumachen sind und auch die Altersgruppe der Senior/innen nicht übermässig an Unfällen beteiligt ist, besteht aus Sicht des Stadtrates keine Veranlassung, das Fussgängeretz diesbezüglich systematisch zu überprüfen. Der Stadtrat wird aber die Präventionsmassnahmen (Infrastruktur, Motorfahrzeuglenkende, Fussgänger/innen), die bisher zu einer Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger/innen und Senior/innen geführt haben, im Sinne dieses Postulates weiterführen und bei Bedarf intensivieren.

2. Verkehrsunfälle mit Fussgängerinnen und Fussgängern als Beteiligte

2.1. Unfallzahlen

Im Jahre 2006 verloren bei Verkehrsunfällen in der Schweiz 370 Personen ihr Leben, 5'066 wurden schwer verletzt. Auf Grund verschiedenster Bemühungen konnte diese Zahl in den vergangenen 10 Jahren von über 600, resp. 6'200 kontinuierlich gesenkt werden. Die Zahl getöteter Fussgängerinnen und Fussgänger sank im gleichen Zeitraum von 108 auf 76 und der schwer Verletzten von 1'050 auf 733.

2.2. Unfallcharakteristiken

- 70 % der schweren und tödlichen Verletzungen ziehen sich Fussgänger/innen bei Kollisionen bei Strassenquerungen zu, 7 % bei solchen in Längsrichtung der Strasse.
- Bezogen auf die Bevölkerungszahl haben einerseits Senior/innen über 64 Jahren – besonders die über 74-jährigen – sowie andererseits Kinder zwischen 4 und 10 Jahren die höchsten Unfallraten.
- Fussgängerunfälle passieren vor Allem im Siedlungsgebiet. Über 80 % der getöteten und 90 % der schwer verletzten Personen verunfallten innerorts.
- Gemessen an der nachts von Fussgänger/innen zurückgelegten Distanz ereignen sich nachts etwa 3 Mal mehr Fussgängerunfälle als tags. Allerdings beträgt der Anteil der Unfälle bei Kindern und Senior/innen nachts nur etwa 15 %.
- Die häufigsten Kollisionsgegner sind PW, währenddem die schwersten Verletzungen bei Unfällen mit Lastwagen, Lieferwagen und Bussen zu beklagen sind.
- In 56 % der Fälle sind ausschliesslich die "Kollisionsgegner" der Fussgängerinnen und Fussgänger die Verursacher, in 23 % sind es die Fussgänger/innen selbst und in 21 % der Unfälle tragen beide Parteien Schuld am Unglück.
- Seit 10 Jahren ereignen sich mehr als 1/3 aller schweren Fussgängerunfälle jeweils auf dem Fussgängerstreifen. Bei den über 64-jährigen sind es sogar knapp die Hälfte.
- Die häufigsten Mängel auf Seiten der Kollisionsgegner sind "Missachten des Vortrittsrechts (40 %) und "Unaufmerksamkeit/Ablenkung" (25 %), währenddem es bei den Fussgänger/innen die Tatbestände "Unvorsichtiges Queren (Gehen)" und "Springen/Laufen über die Fahrbahn" sind.

3. Fussgänger: Risikofaktoren und Prävention

Die bfu hat am 25. April 2007 ein Sicherheitsdossier für den Fussverkehr publiziert. Dieses Dossier beruht auf einer umfassenden Analyse der Verkehrsunfälle von Fussgänger/innen in der Schweiz. Das Ziel der Studie war es, Massnahmen zur Sicherheitssteigerung des Fussverkehrs zu erarbeiten (*Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu/Fonds für Verkehrssicherheit FVS, Fussverkehr [Sicherheitsdossier Nr. 03], 2007*):

3.1 Risikofaktoren

Bei den Fussgänger/innen bestehen vor allem Risiken im Zusammenhang mit Entwicklungs- und Alterungsprozessen. Kinder und ältere Menschen sind insbesondere durch kognitive Defizite in der Wahrnehmung und der Informationsverarbeitung gefährdet. Kinder sind zudem durch motivationale Aspekte - insbesondere durch ihre Vertieftheit ins Spielen - zusätzlich gefährdet. Deshalb wird 70 % der verunfallten Kindern ein Fehlverhalten zugeschrieben. Senior/innen hingegen verunfallen oft unschuldig - sie können nicht adäquat auf Fehler anderer reagieren. Bei den von den Senior/innen verschuldeten Unfällen liegt die Ursache in 60 % der Fälle beim unachtsamen Betreten der Strasse - das sicher auch, weil Senior/innen relevante Informationen falsch wahrnehmen und verarbeiten.

Die Lenkenden der Kollisionsobjekte gefährden Fussgänger/innen vor allem durch unangepasste Verhaltensweisen. Am negativsten wirken sich Überschreitung der Geschwindigkeitslimite und unangepasste Geschwindigkeitswahl, Vortrittsmissachtung an Fussgängerstreifen und unvorsichtiges Rückwärtsfahren aus. Dahinter stecken oft mangelndes Gefahrenbewusstsein und Selbstkontrolle. Das heisst, die Fahrzeuglenkenden haben keine grundlegenden Schwierigkeiten, ihr Fahrzeug zu lenken, sondern sie verkennen die Gefährlichkeit ihres Handelns. Einen weiteren Problembereich stellen Ablenkungen dar, die sowohl visueller als auch mentaler Natur sein können (Telefonieren etc.).

Insgesamt wurde in der Studie deutlich, dass Risikofaktoren, die von der Infrastruktur ausgehen, für die Fussgänger/innen die grösste Relevanz aufweisen. Es folgen Risikofaktoren, die bei den Motorfahrzeuglenkenden und ihren Fahrzeugen anzusiedeln sind. Im Vergleich zu diesen sind Risiken, die von den Fussgänger/innen selbst ausgehen - mit Ausnahme der defizitären Kognition von Kindern und älteren Menschen, die aber kaum zu eliminieren ist - für die Fussgänger/innen insgesamt weniger relevant.

3.2 Prävention

Auf der Risikoanalyse aufbauend zeigt das Sicherheitsdossier Lösungen, um die aufgedeckten Problemfelder zu reduzieren. Dabei wurde festgelegt und aufgezeigt, was sich bei der Infrastruktur, bei den Fahrzeugen und bei den Verkehrsteilnehmenden ändern muss, damit die Sicherheit des Fussverkehrs erhöht werden kann. Diese als Präventionsmöglichkeiten definierten Ziele wurden nach ihrem Rettungspotential bewertet. Das Rettungspotential hängt von der beeinflussbaren Anzahl Unfälle oder Verletzungen ab. Folgende Präventionsmöglichkeiten weisen ein grosses bis sehr grosses Potenzial auf:

Infrastruktur:

- Netzplanung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs, mit dem Ziel eines lückenlosen Fusswegnetzes und der Identifikation von Konfliktstellen
- Für den Fussverkehr adäquate Geschwindigkeitsregimes innerorts (Tempo 30 auf siedlungsorientierten Strassen, Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen mit sicheren Querungsmöglichkeiten)
- Angemessene und korrekt ausgeführte fussgängerspezifische Infrastrukturelemente beim punktuellen Queren auf einer Ebene in Fällen mit Fussgänger-Vortritt, ohne Fussgänger-Vortritt sowie beim flächigen Queren

Motorfahrzeuglenkende:

- Reduzierung der Anhaltemissachtung am Fussgängerstreifen
- Förderung situationsangemessener Fahrgeschwindigkeiten
- Erhöhung des Gefahrenbewusstseins
- Verhinderung von Unaufmerksamkeit und Ablenkung
- Förderung von sicherem Rückwärtsfahren

Motorfahrzeuge:

- Sicherheitsoptimierte Frontkonstruktionen (Formoptimierung, Steifigkeitsreduktion, aktive Motorhaube, Aussenairbags)
- Fahrerassistenzsysteme (insbesondere Bremsassistent, elektronische Objekterfassungssysteme mit integrierter Notbremsfunktion, Rückfahrseensoren, Lenkerüberwachungssysteme)

Fussgänger und Fussgängerinnen:

- Förderung von verkehrsrelevantem Wissen, sicherheitsbewussten Einstellungen und angemessenem Gefahrenbewusstsein bei Kindern

4. Situation in Winterthur**4.1 Unfallgeschehen (Fussgänger/innen, Senior/innen)**

Es gilt zu beachten, dass die Situation in Winterthur nicht unbedingt in allen Belangen mit den von der bfu veröffentlichten Studien übereinstimmt. Bereits auf den Kanton herunter gebrochen, werden oftmals gegenläufige Trends zwischen Stadt und Land beobachtet.

2006 ereigneten sich 1'243 Unfälle auf dem Stadtgebiet Winterthur. Verletzt wurden 411 Personen davon 1 Person tödlich. Von diesen Verletzten und einem tödlichen Verletzten waren 39 Fussgänger. 17 der 39 Fussgängerunfälle ereigneten sich auf dem Fussgängerstreifen. Sie verteilen sich auf das ganze Stadtgebiet und es sind keine signifikanten Zusammenhänge (Ursache, Häufung) ersichtlich. Betreffend Alter sind ganz minim an der Spitze die Altersgruppen "bis 15 Jahre" und "45 - 54 Jahre" vertreten.

2007 wurden 28 Personen auf dem Fussgängerstreifen verletzt. 3 Personen erlitten tödliche Verletzungen. Die Analyse der Unfälle durch die Stadtpolizei hat ergeben, dass sämtliche Kollisionen aufgrund eines Fehlverhaltens der Fahrzeuglenkenden oder der Fussgänger/innen erfolgten. Es ist wiederum das ganze Alterssegment betroffen.

Wie oben erwähnt, können aus den Unfallauswertungen in Winterthur keine baulichen und betrieblichen Ursachen identifiziert werden, die Fussgängerunfällen Vorschub leisten. Insbesondere könnte mit baulichen und betrieblichen Modifikationen nur in zufälligen und äusserst seltenen Fällen der Hauptursache der Kollisionen – das ist wie erwähnt das Fehlverhalten der Fahrzeuglenkenden und weniger häufig der Fussgängerinnen und Fussgänger - wirksam begegnet werden.

4.2. Prävention

Mit dem Postulat wird eine Überprüfung der Strassenbeläge, der Fussgängerinseln, der Trottoirabsenkungen, der hohen Randsteine etc. auf mögliche Gefahren gefordert. Zudem sollen Parkbänke, Bushaltestellen, Beleuchtungen, Grün-Phasen der Lichtampeln etc. systematisch auf die Benutzerfreundlichkeit für betagte Menschen überprüft und allenfalls angepasst werden.

Infrastruktur

In allen Bereichen des Fussverkehrs werden bauliche und betriebliche Verbesserungsmöglichkeiten durch die Stadtpolizei, die Verkehrsplanung und das Tiefbauamt fortlaufend geprüft, besprochen und die Anlagen soweit erforderlich nach den neuesten Erkenntnissen angepasst.

Der Stadtrat unterstützt bei der Planung und dem Ausbau der Infrastruktur die besonderen Bedürfnisse der Senior/innen zum Beispiel nach ausreichenden Parkbänken an exponierten Stellen, guter Strassen- und Wegbeleuchtung oder genügend Bushaltestellen in "Fussgängerreichweite". In diesem Zusammenhang wird der Stadtrat auch die heute gemäss Verordnung gültige Haltestellendistanz von 400 Metern überprüfen. Zudem wird die Stadtbuss-Flotte voraussichtlich ab Ende 2010 durchgehend mit Niederflurbussen mit tiefem Einstieg betrieben. Neue Haltestellen werden behindertengerecht gebaut und ein Projekt ist in Ausführung, um die wichtigsten Haltestellen mit taktilen Markierungen zu versehen und behindertengerecht umzubauen.

Die kommunalen und regionalen Fuss- und Wanderwege wurden 1998 festgesetzt. Dieses Fusswegnetz wird laufend beplant, erweitert und angepasst. Das Spektrum des Fussverkehrs ist aber sehr breit. Es reicht von Menschen mit einer Beeinträchtigung über Betagte bis zu den Jugendlichen und von "Gelassenen" bis zu "Gestressten". Entsprechend unterschiedlich sind die jeweiligen Ansprüche an die Strassenanlagen und Fusswege.

Seit 1990 wurden in Winterthur über 50 Tempo-30-Zonen realisiert und in den letzten Jahren wurden auf verschiedenen weiteren Strassenabschnitten die Höchstgeschwindigkeiten gesenkt.

Im Rahmen der systematischen alljährlichen Verkehrsunfall-Auswertung werden gewisse Mängel an Verkehrsanlagen (nicht nur betreffend Fussverkehr) festgestellt und behoben.

Massgebend beim Bau sind die Schweizer Normen (SN) und die Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, welche die vielfältigen Bedürfnisse betreffend Fussgängerinseln, Trottoirabsenkungen, Randsteinhöhen, Beleuchtung und LSA-Zeiten etc. schweizweit berücksichtigen. Die in den Normen und Richtlinien formulierten baulichen Anforderungen werden, wenn immer möglich, berücksichtigt. Allerdings gilt es zu beachten, dass sich die baulichen Bedürfnisse von Menschen mit einer Beeinträchtigung teilweise widersprechen. So erhöht ein Anschlag von mindestens 3 cm bei einer Fussgängerinsel die Sicherheit für blinde und sehbehinderte Menschen. Für ältere und gehbehinderte Menschen dagegen kann ein solcher Anschlag eine Stolperfalle darstellen.

Bei Fussgängerlichtsignalen, die sich bei Schulhäusern oder Altersheimen befinden, wird die Grünzeit angehoben. Eine zu lange Grünzeit macht jedoch keinen Sinn, da in der "letzten Grünsekunde" ein Fussgänger resp. eine Fussgängerin die Strasse betreten kann. Auch dann muss ein sicheres Queren der Fahrbahn innerhalb der Gelbzeit bis zum Trottoir oder zur Mittelinsel gewährleistet werden.

Städtische bfu-Sicherheitsdelegierte stehen als kompetente Partner und Ansprechpersonen für Sicherheitsfragen, auch im Strassenverkehr, zur Verfügung. Bei Bedarf werden auch entsprechende externe Fachstellen und Organisationen beigezogen.

Im Übrigen sind die verschiedenen städtischen Fachstellen aber auch auf konkrete Hinweise aus der Bevölkerung angewiesen. Offensichtliche Schwachstellen werden in der Regel bei nächster Gelegenheit im Sinne des Postulats eliminiert.

Motorfahrzeuglenkende

2006 hat die Stadtpolizei bei rund 190 Geschwindigkeitskontrollen in Tempo-30-Zonen 36'500 Motorfahrzeuge erfasst.

Fussgängerinnen und Fussgänger

Kinder werden durch die Verkehrsinstruktoren im korrekten Überqueren einer Strasse geschult. Dabei müssen sie an jedem Strassenrand zwingend stehen bleiben, um so einem Autofahrer auch die Möglichkeit zum rechtzeitigen Anhalten geben zu können. Dies wird auch den Eltern so kommuniziert. Zudem werden die Kinder auch im Velofahren intensiv geschult, sei dies in der 3. Klasse im Verkehrsgarten oder in der 4. Klasse in der Verkehrswirklichkeit. Die Fussgängerregeln werden im Kindergarten und der 1. Klasse vermittelt. Ab der 2. Klasse bis zur 6. Klasse (mit abschliessender Veloprüfung) werden die Fahrregeln gelernt. In der Oberstufe wird das Gefahrenbewusstsein gestärkt.

Für die Senior/innen verfügt die Verkehrsinstruktion der Stadtpolizei über eine speziell entwickelte Lerneinheit über "Senioren im Strassenverkehr". Auf Anfrage werden Vorträge bzw. Informationen für Senior/innen angeboten. Es finden pro Jahr 1 - 2 Informationsveranstaltungen für Senior/innen statt.

Präventionskampagnen im Strassenverkehr, welche nur auf Senior/innen ausgerichtet waren, wurden in jüngster Zeit keine durchgeführt.

Die Berichterstattung im Grossen Gemeinderat ist dem Vorsteher des Departements Bau übertragen.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtpräsident:

E. Wohlwend

Der Stadtschreiber:

A. Frauenfelder

Quellenverzeichnis:

- Allenbach R., Cavegn M., Niemann S. & Achermann Y., (2007), *SINUS-Report 2007, Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2006*. Bern: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung
- Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu/Fonds für Verkehrssicherheit FVS, Fussverkehr [Sicherheitsdossier Nr. 03], 2007
- Schmidt Eva, Manser Joe A., Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze", Strassen - Wege - Plätze, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen (Mai 2003)
- Unfallstatistik Stadtpolizei Winterthur