

# Unfallforschung kommunal

Nr. 5

## Zebrastrreifen

Das Überqueren von Straßen ist für Fußgänger besonders gefährlich. Etwa 80 % aller innerorts verunglückten Fußgänger werden beim Queren verletzt. Mittelinseln, Ampeln und Zebrastrreifen sollen sie an besonders gefährlichen Punkten schützen. Aber wie sicher sind sie wirklich? Insbesondere die Sicherheit von Zebrastrreifen steht immer wieder im Mittelpunkt von Auseinandersetzungen zwischen strikten Gegnern und bedingungslosen Befürwortern.

### Wie sicher sind Zebrastrreifen?

Immer wieder verunglücken Fußgänger auch auf Zebrastrreifen. Im Jahr 2008 waren es laut amtlicher Statistik bundesweit 5.569 Personen, 26 von ihnen starben. Sind Zebrastrreifen also besonders unsicher und sind andere Querungsanlagen wie einfache Mittelinseln oder Fußgängerampeln möglicherweise sicherer?

### Statistik liefert keine eindeutige Aussage

Ein beispielhafter Blick auf die Unfallstatistik Nordrhein-Westfalen zeigt, dass bei Querungen auf innerörtlichen Streckenabschnitten, also abseits von Einmündungen und Kreuzungen, an Fußgänger-Ampeln fast doppelt so viele Fußgänger wie an Zebrastrreifen verunglücken.

Ort	GT	SV	LV	Gesamt
Ungesichert	24	299	828	1.151
Mittelinsel	0	20	53	73
Zebrastrreifen	2	33	96	131
Fußgänger-Ampel	10	67	160	237
<b>Gesamt</b>	<b>36</b>	<b>419</b>	<b>1.137</b>	<b>1.592</b>

**Tabelle 1: Unfälle beim Überschreiten der Fahrbahn auf innerörtlichen Strecken, NRW, 2008**

Diese reine statistische Betrachtung ist jedoch sehr oberflächlich, da keinerlei Aussagen über Anzahl der vorhandenen Anlagen, Verkehrsstärken, Querungshäufigkeit, Geschwindigkeit oder Umfeldgestaltung enthalten sind. Sie zeigt lediglich, dass keine pauschale Aussage dazu möglich ist, welche Anlageform die sicherste ist.

### Vergleichende Untersuchung durch die UDV

Um der Frage nach der Verkehrssicherheit nachzugehen sind weitere vertiefende Untersuchungen erforderlich. Daher hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) eine vergleichende Sicherheitsbewertung von 335 unterschiedlichen Querungsanlagen (Mittelinseln, Zebrastrreifen mit und ohne Mittelinseln und Fußgängerampeln) in den Städten Hannover, Karlsruhe und Stuttgart durchgeführt. Betrachtet wurden ausschließlich innerörtliche Straßen mit je einer Richtungsfahrbahn und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Alle 335 Anlagen wurden einschließlich der angrenzenden Straßenabschnitte einer eingehenden Analyse unterzogen. Im Wesentlichen wurden dabei folgende Merkmale untersucht:

- Unfälle mit Fußgängern (3-Jahres-Zeitraum) und anderen Verkehrsbeteiligten
- Kfz-Verkehrsstärken und Überquerungsbedarf
- Anordnung des ruhenden Verkehrs
- Erkennbarkeit der Überquerungsanlagen und Sichtweiten auf die Warteflächen
- Beleuchtung
- Besonderheiten der baulichen oder betrieblichen Ausbildung der Anlage.

Die Bewertung erfolgte auf Basis der Unfalldichte und Unfallkostendichte unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen und städtebaulichen Randbedingungen.

---

## Richtig geplante Zebrastreifen können sicher sein

---

Die Ergebnisse zeigen, dass richtig geplante und ausgestattete Zebrastreifen eine, unabhängig von der Kraftfahrzeugbelastung, vergleichbare Sicherheit bieten können wie Fußgängerampeln.

Erforderlich sind dazu:

- Gute Erkennbarkeit durch auffällige Beschilderung und Markierung
- Gute Sichtbeziehungen auf den Zebrastreifen und die Wartefläche
- (insbesondere durch effektives Freihalten von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen)
- Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit
- Zusätzliche Beleuchtung.

**Mittelseln erhöhen zusätzlich die Sicherheit von Zebrastreifen und sollten, wo immer es möglich ist, auch eingesetzt werden. Zudem ist eine barrierefreie Gestaltung erforderlich, um auch mobilitätseingeschränkten Menschen das sichere Queren zu ermöglichen.**

---

## Keine Kompromisse bei der Planung

---

Allerdings haben die Unfallforscher auch festgestellt, dass, wenn auch nur eine der oben genannten Sicherheitskriterien nicht eingehalten werden konnte, die „Unsicherheit“ von Fußgängerüberwegen zunahm. Deshalb sollte dann auf die Anlage von Zebrastreifen verzichtet werden. Nicht nur bei der Neuanlage von Zebrastreifen müssen diese Kriterien unbedingt eingehalten werden. Auch alle bestehenden Anlagen sind daraufhin zu überprüfen; insbesondere wenn es hier vermehrt zu kritischen Situationen oder sogar zu Unfällen kommt.

---

## Bestätigung der Ergebnisse durch weitere Analysen

---

Eine Unfallanalyse von 162 Berliner Zebrastreifen ergab ähnliche Ergebnisse. Insgesamt wurden in den Jahren 2003 bis 2005 zwei Unfälle mit Getöteten, 18 Unfälle mit Schwerverletzten und 114 Unfälle mit Leichtverletzten aufgenommen. An 91 Zebrastreifen geschahen in den drei Jahren keine Unfälle mit Personenschaden und an weiteren 54 Zebrastreifen geschahen jeweils nur ein oder zwei Unfälle mit Personenschaden in den drei Jahren. Das Haupt-Unfallgeschehen konzentrierte sich damit auf lediglich 10 Prozent der Zebrastreifen in Berlin, bei denen die Anlageform das Unfallgeschehen mit beeinflusst. Einige dieser Anlagen sind jedoch bereits zum Zeitpunkt der Untersuchung durch Ampeln ersetzt oder durch ergänzende Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssicherheit verbessert worden.

---

## Fazit

---

Fazit beider Untersuchungen: Zebrastreifen können, wenn sie richtig angelegt werden durchaus sicher betrieben werden, vor allem dann, wenn sie mit einer Mittelsel kombiniert sind. Sollten allerdings vermehrt Unfälle auftreten, muss die Unfallkommission vor Ort prüfen, ob die Kriterien für einen sicheren Zebrastreifen eingehalten wurden oder ob andere Querungsmöglichkeiten eine höhere Sicherheit bieten können.

**Weitere Informationen finden Sie unter [www.udv.de](http://www.udv.de).**

**Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
Unfallforschung der Versicherer**

Wilhelmstraße 43 / 43G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

E-Mail: [unfallforschung@gdv.de](mailto:unfallforschung@gdv.de)  
Internet: [www.unfallforschung-der-versicherer.de](http://www.unfallforschung-der-versicherer.de)  
[www.udv.de](http://www.udv.de)

Redaktion: Jörg Ortlepp  
Erstellt: 08/2009

