

Journée technique «Traversées piétonnes en régime 30 km/h» Passage piéton et zone 30, vraiment incompatibles?

Lors de l'introduction de zones 30, le débat fait souvent rage autour du retrait ou du maintien de passages piétons. Afin de clarifier ce thème très controversé, l'association Mobilité piétonne a organisé le 30 août dernier à Bienne sa journée technique annuelle sur le thème des «Traversées piétonnes en régime 30 km/h». Plus de 120 spécialistes et décideurs se sont ainsi rencontrés pour débattre des alternatives au passage piéton en zone 30. Les exposés ont traité entre autres des aspects juridiques, mais également des résultats d'études scientifiques portant à la fois sur la perception des usagers et sur la sécurité aux points de traversées. Il a notamment été rappelé que les routes prioritaires peuvent également être signalisées en régime 30 sans toutefois y retirer les passages piétons existants. Durant la journée, un «walkshop» a été organisé à travers les rues de Bienne, montrant des exemples intéressants de traversées piétonnes. Sur la base d'exemples concrets, les ateliers et la table ronde qui ont suivi ont souligné la nécessité d'offrir des alternatives valables lors du retrait de passages piétons. La documentation et les résumés des ateliers sont disponibles en langue originale sur Internet. Le dernier numéro du bulletin Rue de l'Avenir est entièrement consacré à la journée technique. (langues: allemand et français)

Pour plus d'informations:

Documentation www.fussverkehr.ch/fr/nos-themes/journees-techniques-mobilite-pietonne/2011/
Mobilité piétonne www.mobilitepietonne.ch
Rue de l'Avenir www.rue-avenir.ch

Fachtagung „Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30“ Fussgängerstreifen und Tempo 30 schliessen sich nicht immer aus

Vielerorts wird bei der Einführung von Tempo 30 darüber gestritten, wo weiterhin Fussgängerstreifen markiert werden. Aus diesem Anlass hat „Fussverkehr Schweiz“ am 30. August die Fachtagung zum Thema „Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30“ in Biel organisiert. Über 120 Fachleute und Entscheidungsträger haben sich getroffen, um dieses umstrittene Thema zu diskutieren. Die Referate haben sich unter anderem mit den juristischen Aspekten, der Sicherheit und der Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer befasst. Es wurde namentlich aufgezeigt, dass neben Quartierstrassen auch vortrittsberechtigten Strassen mit Tempo 30 signalisiert werden können, ohne dass die bestehenden Fussgängerstreifen entfernt werden müssen. Während der Tagung wurde auch ein Rundgang auf den Strassen von Biel organisiert. Da konnten verschiedene interessante Lösungen angeschaut werden. Anschliessend haben die Diskussionen bei den Workshops und dem runden Tisch gezeigt, dass Fussgängerstreifen nur entfernt werden können, wenn vollwertigen Alternativen gestaltet werden. Die Unterlagen der Tagung sowie die Protokolle der verschiedenen Workshops sind alle online verfügbar. (Sprache: de, fr)

Weitere Informationen:

Dokumentation www.fussverkehr.ch/unsere-themen/fachtagungen-fussverkehr/fachtagung-2011/
Fussverkehr Schweiz www.fussverkehr.ch

28.09.2011



Fachtagung
Journée technique



Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30
Traversées piétonnes en régime 30



Dienstag, 30. August 2011, Biel
Mardi 30 août 2011, Bienne



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU



Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30

Traversées piétonnes en régime 30 km/h

Querungen für den Fussverkehr sind zentrale Elemente im Fusswegnetz. Vermehrt werden Regimes mit tieferen Geschwindigkeiten umgesetzt. Neben der Diskussion um Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren stehen zunehmend auch Projekte zur Diskussion, wo Tempo 30 auch auf stark belasteten Hauptachsen umgesetzt wird.

Les traversées piétonnes font figure d'éléments majeurs des réseaux piétons. De plus en plus de régimes à vitesse modérées sont mis en place. En parallèle au débat sur les zones 30 dans les quartiers d'habitation, la discussion est portée de plus en plus souvent sur des projets où une limitation à 30 km/h est appliqué à des axes principaux très fréquentés.

Dienstag, 30. August 2011

Hotel Elite, Biel

Mardi 30 août 2011

Hotel Elite, Bienne

Bei Tempo 30 soll auf den Fussgängerstreifen verzichtet werden. Dies löst aber oft heftige Kontroversen aus. Wann ist eine Lösung ohne Fussgängerstreifen richtig, wann nicht?

Die Tagung soll praxisnahe Antworten auf die folgenden Fragen geben:

- Welche Anforderungen gelten für Fussgängerstreifen auf vortrittsberechtigten Strassen (Kantonsstrassen), wenn diese mit Tempo 30 signalisiert werden? Wie sehen Lösungen aus, welche sowohl bezüglich Sicherheit und Attraktivität den Anforderungen aller Benutzergruppen genügen, von den Fachleuten als umsetzbar und von der Bevölkerung verstanden und akzeptiert werden?
- Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen. Welche Anforderungen an die Strassenanlage und an die Ausgestaltung der Querung müssen erfüllt werden, wenn bestehende Fussgängerstreifen aufgehoben werden? Wann braucht es einen Umbau? Es kann nicht immer umgebaut werden. Wie sehen geeignete Übergangslösungen aus?

En régime 30 km/h, le recours au passage piéton doit être évité, mais cela engendre souvent de fortes controverses. Quand est-ce qu'une solution sans passage piéton est-elle légitime? Quand ne l'est-elle pas? La journée technique tâchera d'apporter des réponses concrètes aux questions suivantes :

- *Quelles exigences prévalent pour les passages piétons sur les routes prioritaires (routes cantonales) lorsque celles-ci sont signalisées à 30 km/h? Comment se caractérisent des solutions étant perçues comme réalisables par les professionnels, étant acceptées par la population et répondant aussi bien aux exigences de sécurité et d'attractivité de tous les groupes d'utilisateurs?*
- *Passage piéton dans les zones 30. Quelles exigences doivent être remplies concernant l'aménagement de l'espace routier et des traversées lorsque des passages piétons sont supprimés? Quand y'a-t-il besoin d'un réaménagement? Comment se définissent des solutions mixtes appropriées?*

Tagungsprogramm

Programme de la journée

Simultanübersetzung / *Traduction simultanée* : Sulpice Piller

Zeit
Heure

Referatstitel
Intitulés

ReferentInnen
Intervenants

ab / dès
08.45

Empfang / *Accueil*

Registrierung; Kaffee, Abgabe Tagungsunterlagen
Enregistrement des participants, remise des documents de la journée.

09.30 Begrüssung / *Mot de bienvenue*

Hubert Klopfenstein, Gemeinderat und Baudirektor Stadt Biel / *Conseiller communal et directeur des travaux publics de la Ville de Bienne*
Gottlieb Witzig, ASTRA Leiter Bereich Langsamverkehr / *OFROU responsable du domaine Mobilité douce*

Einführung ins Thema und Tagungsleitung

Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz / *Mobilité piétonne*

Zeit Heure	Referatstitel Intitulés	ReferentInnen Intervenants
	<p><i>Traversées piétonnes, maillon essentiel des réseaux piétons, Réflexions préalables</i> Die Fussgängerquerung als wichtiges Bindeglied im Fusswegnetz, übergeordnete Betrachtung</p>	Dominique von der Mühl, EPFL-ENAC-Chôros
	<p>Aktuelle rechtliche Grundlagen <i>Bases légales actuelles</i></p>	Stefan Huonder, ASTRA Leiter Bereich Verkehrsregeln / OFROU responsable du domaine règles de la circulation
	<p>Querungen in Ortszentren und in Tempo 30 Zonen Resultate von zwei SVI-Forschungsberichten <i>Traversées dans les centres de localités et dans les zones 30. Résultats de deux rapports de recherche SVI</i></p>	Marco Ghielmetti, Verkehrsplaner, Chur
11.00	<p>Walkshop (Ortsbesichtigung / <i>excursion</i>) Querungen in Tempo 30 – Zonen und an der Mühlebrücke-Kanalgasse, welche nach Eröffnung der A5 als verkehrsberuhigte Hauptachse funktionieren soll. <i>Examen de traversées en zones 30, ainsi qu'au Pont-du-Moulin / Rue du Canal, qui fonctionnera comme axe principal à vitesse modérée après l'ouverture de l'A5.</i></p>	Jonas Schmid, Stadt Biel / <i>Ville de Bienne</i> Felix Dudler, Verkehrsplaner Biel
12.15	Mittagessen Stehlunch / <i>Repas (buffet)</i>	
13.30	<p>Sicherheit bei Fussgängerstreifen Stand der Erkenntnisse <i>Sécurité sur les passages piétons</i> <i>État des connaissances</i></p>	Gianantonio Scaramuzza (bfu / <i>bpa</i>)
13.55	4 Workshops / <i>atelier</i> (3 deutsch, 1 <i>français</i>)	<p>WS 1 Querungen auf vortrittsberechtigten Strassen WS 2 Querungen auf dem Schulweg WS 3 Querungen planen in Tempo 30 Zonen WS 4 <i>Le point sur la situation en Suisse romande</i></p>
15.20	<p>Runder Tisch / <i>Table ronde</i> Kommen wir mit technischen Normen zum Ziel? Welche Ansätze müssen weiter verfolgt werden? <i>Peut-on atteindre les objectifs avec des normes techniques? Quelles approches doivent être suivies?</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jürg Dietiker, Professor für Verkehrswesen ZHAW • Hans Hauri, Baden, Seniorenvertreter • Tinetta Maystre, Renens, Municipale • Marc Fehlmann, Wabern, sehbehindert • Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz
16.05	Apéro	offert von der Stadt Biel <i>offert par la Ville de Bienne</i>
	<p>Interventionen eines Querdenkers Daniel Grob ist Verkehrsplaner aber auch Autor, schreibt Kolumnen, inszeniert Theaterstücke und ist heute als „Beobachter“ eingeladen. Er wird mehrmals am Tag als Querdenker intervenieren</p>	<p><i>Intervention d'un „penseur transversal“</i> <i>Daniel Grob, planificateur en transport mais aussi auteur, chroniqueur et scénariste, est invité aujourd'hui en tant qu'observateur. Il apportera son regard transversal à plusieurs reprises tout au long de la journée.</i></p>

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Telefon 043 488 40 30
Telefax 043 488 40 39
info@fussverkehr.ch

www.fussverkehr.ch
www.mobilitepietonne.ch
www.mobilitapedonale.ch

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Position

2010/11

Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen



Impressum

Herausgeber	Fussverkehr Schweiz Klosbachstrasse 48 8032 Zürich Telefon +41 (0)43 488 40 30 Telefax +41 (0)43 488 40 39 info@fussverkehr.ch www.fussverkehr.ch
Autor(en)	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Redaktion	Thomas Schweizer, dipl. Geograf, SVI
Titelbild	Tempo-30-Zone, Winterthur (Foto: Thomas Schweizer)
Layout/Druck	Fussverkehr Schweiz
Zitationsvorschlag	Schweizer, Thomas, <i>Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen</i> , Fussverkehr Schweiz, Zürich, Position, Oktober 2008, aktualisiert November 2010

Position 2010/11

Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

Bei der Einführung von Tempo-30-Zonen steht vielerorts der Erhalt bzw. die Entfernung von Fussgängerstreifen zur Debatte. Das vorliegende Positionspapier gibt Auskunft über die rechtliche Situation und beleuchtet das Thema aus Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger.

1 Rechtliches

Artikel 4 der «Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen» lautet:

«Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.»

Der Bund hat bei der Abfassung der Verordnung den Spielraum vorgesehen, dass an wichtigen Orten auch in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen markiert werden können.

Eine Präzisierung der «besonderem Vortrittsbedürfnisse», wurde mit dem Zusatz bei Schulen und Heimen vorgenommen. Der Zusatz «namentlich» zeigt aber auch, dass es sich bei dieser Aufzählung nur um Beispiele handelt.

In der Antwort auf eine parlamentarische Anfrage von Nationalrätin Christine Keller hat der Bundesrat den Verzicht auf Fussgängerstreifen weiter präzisiert: «Der Verzicht auf das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist.» (Postulatsantwort Christine Keller 99_3115)

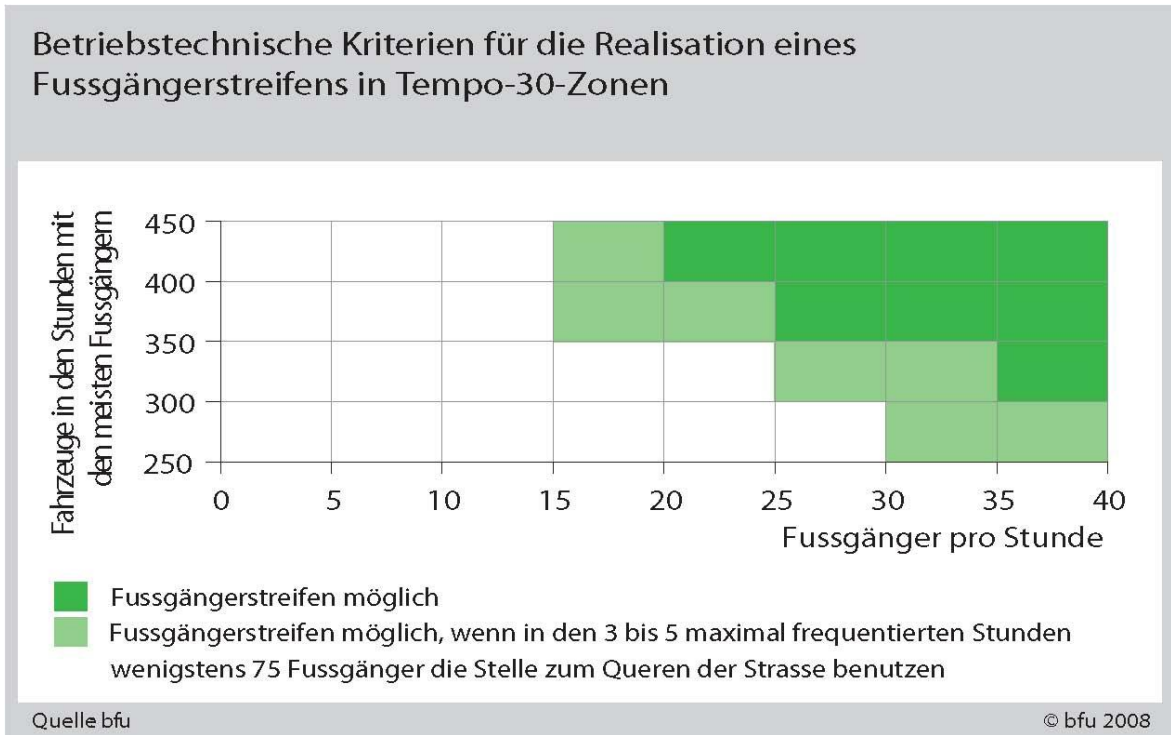
Auf eine parlamentarische Anfrage von NR Margret Kiener Nellen hat der Bundesrat weiter präzisiert: «Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen aber dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen und Heimen, aber auch bei grossen Fussgängeraufkommen im Bereich von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs der Fall sein.» (Antwort des Bundesrates auf Anfrage Margret Kiener Nellen 04.1090 Sicherheit auf Fussgängerstreifen)

Auch ein erhebliches Verkehrsaufkommen sowie ein grosses Fussgängeraufkommen werden somit als hinreichender Grund für die Markierung eines Fussgängerstreifens aufgeführt.

Es liegt bei den Kantonen, bzw. bei den für die Signalisation zuständigen Stellen (grössere Städte) die gemäss Bundesrecht vorgesehenen Ausnahmen in der Praxis umzusetzen. Eine einheitliche Praxis konnte bisher nicht etabliert werden. Es gibt Bewilligungsstellen, die sehr restriktiv verfahren, andere sehen «besondere Vortrittsverhältnisse» als vielerorts gegeben.

2 Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Das folgende Diagramm zeigt die betriebstechnischen Kriterien für Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen wie sie in der Fachbroschüre der bfu aufgeführt sind.¹



3 Stellungnahme von «Fussverkehr Schweiz»

«Fussverkehr Schweiz» setzt sich dafür ein, dass bei wichtigen Querungsstellen auch in Tempo-30-Zonen der Vortritt für FussgängerInnen weiterhin gewährt wird. Fussgängerstreifen sind namentlich angezeigt

- wenn das Verkehrsaufkommen gross ist (>250 Fahrzeuge in der Spitzenstunde), insbesondere,
- wenn die Gestaltung der Strasse eine klare Trennung von Fahrbahn und Trottoir aufweist,
- bei breiten Strassen und bei hoher Bedeutung für besondere Benutzergruppen (Kinder unter 7 Jahren, Schüler, Betagte, Menschen mit Behinderung) oder
- wenn sich die Wunschlinien der Fussgänger auf bestimmte Querungsstellen konzentrieren (dies nicht nur bei Schulen und Heimen)

4 Vorteile der Fussgängerstreifen

- Fussgängerstreifen sind für FussgängerInnen vortrittsberechtigter Querungsstellen.
- Die gelbe Markierung auf der Fahrbahn wirkt unmittelbarer als ein Verkehrssignal.
- Fussgängerstreifen „markieren“ die Präsenz von Fussgängerinnen und Fussgängern
- Bei Fussgängerstreifen sind Autolenkende verpflichtet, besondere Vorsicht walten zu lassen.

¹ Bezug unter http://www.bfu.ch/PDFLib/1068_42.pdf

- Fußgängerstreifen leiten Zufussgehende zu den Querungsstellen, die bezüglich Sicherheitsanforderungen optimiert sind. Sie dienen somit der Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivität des Fusswegnetzes.

Für Personen mit eingeschränkten Fähigkeiten, die sich nicht sicher genug im Verkehr bewegen können, sind Fußgängerstreifen nach wie vor unverzichtbar. Namentlich Kinder, ältere Leute und Behinderte sind auf vortrittsberechtigten Querungen angewiesen.

Anstelle von oder in Ergänzung zu Fußgängerstreifen kommen auch andere Fußgängerschutzmassnahmen in Frage, namentlich an Orten, wo die Sichtbeziehungen zu den Warteräumen eingeschränkt sind:

- **Fahrbahnanhebung** (Aufpflasterung): Als Kombination von Verkehrsberuhigung und Querungssicherung wirken Fahrbahnanhebungen geschwindigkeitsdämpfend und bieten dadurch einen hohen Schutz.
- **Fahrbahneinengungen** (Trottoirnasen) verbessern die Sichtverhältnisse und verkürzen die Querungsdistanz. Ein Kreuzen der Fahrzeuge ist an der Querungsstelle nicht mehr oder nur noch langsam möglich.

Fahrbahnanhebungen oder Fahrbahneinengungen lassen sich auch kombinieren. Auf Fahrbahnanhebungen, welche als durchgehende Trottoirs ausgestaltet sind, haben Fußgängerinnen und Fußgänger auch ohne Streifen Vortritt.

«Fussverkehr»

3/11



Liebe Leserin, lieber Leser

Wie immer in den letzten Jahren verknüpft «Fussverkehr Schweiz» seine Jahresversammlung mit einer Studienreise. Dieses Jahr geht es nach St. Gallen, am Nachmittag des 30. September 2011. Das Zentrum der Ostschweiz mit seinen rund 70'000 Einwohner/innen ist uns wegen der von der UNESCO in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommenen Stiftskirche und -bibliothek sowie der OLMA bekannt. Die Stadt hat für Fussgänger/innen viel zu bieten, wie uns die Vize-stadtpräsidentin Elisabeth Beéry, Vorsteherin der Direktion Bau und Planung, in ihrer Begrüssung zeigen wird. Nach einem von der Stadt offerierten Apéro werden uns eine Reihe von kompetenten Fachleuten verschiedene Projekte vorstellen und auf einem Rundgang die Qualitäten St. Gallens zeigen.

Die Regionalgruppe «Fussverkehr St.Gallen-Appenzell» hat uns bei der Vorbereitung des Anlasses tatkräftig unterstützt. Robert Furrer bringt uns als Autor des Gemeindeportraits St. Gallen seine Stadt näher (Seiten 2–3). Programm und Anmeldung für Studienreise und Jahresversammlung finden Sie auf Seite 8.

Es gibt noch über einen weiteren von «Fussverkehr Schweiz» organisierten Anlass zu berichten. Am 30. August 2011 findet die diesjährige Fachstellentagung zum Thema «Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30» in Biel statt. Zur Vorbereitung auf diese Veranstaltung finden sich zwei Beiträge in diesem Bulletin. Gianantonio Scaramuzza gibt in einem Interview über den neuesten Stand der Forschung zum Thema «Sicherheit für Fussgänger/innen bei Strassenquerungen» (Seiten 4–5) Auskunft. Thomas Schweizer zeigt in seinem Artikel die verschiedenen Funktionen des Fussgängerstreifens auf (Seiten 5–6).

Wir würden uns freuen, Sie an der Tagung im August oder an der Studienreise im September begrüssen zu dürfen.

Pascal Regli
Redaktion «Fussverkehr»



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

St. Gallen – «Stadt der Tausend Treppen» auf dem Weg zur Fussgängerstadt

Von Robert Furrer, Fussverkehr St. Gallen

Auf den ersten Blick wird St. Gallen nicht gerade als Fussgängerstadt wahrgenommen: Die steilen Flanken auf ihrer Nord- und Südseite prägen das Bild der Gallusstadt. Beim genaueren Hinsehen müssen aber auch kritische Besucher/innen eingestehen, dass St. Gallen rund um das UNESCO Weltkulturerbe – die barocke Kathedrale und die Stiftsbibliothek – vieles zu bieten hat. Ein Spaziergang durch die Altstadt sowie auf die beiden Höhenzüge Rosenberg und Freudenberg lohnt sich auf jeden Fall.



*Die Spisergasse wurde zusammen mit der Multergasse als erste in eine Fussgängerzone umgewandelt.
Bilder: Robert Furrer*

Titelbild:

Die Gassen und Plätze im Klosterquartier – hier an der Gallusstrasse – sind für die Fussgänger/innen attraktiv umgestaltet worden.

Bild: Robert Furrer

Wie in anderen Schweizer Städten gewinnt auch in der Hauptstadt des Kantons St. Gallen der Fussverkehr seine Bedeutung langsam wieder zurück. Während 1940 noch Fussgänger/innen das Stadtbild dominierten, prägten nur 30 Jahre später Autos und Parkplätze den Charakter des Strassenraums in der Innenstadt. Dieser Zustand hat an vielen Orten überlebt, auch wenn die Altstadt heute teilweise wieder vom motorisierten Verkehr befreit ist.

1974 fiel mit dem sogenannten «Projekt 74» der positive Fussgängerzonen-Grundsatzentscheid durch das Stadtparlament. Es folgte ein schrittweiser Ausbau der autofreien Gebiete von der Multergasse auf die benachbarten Gassen. Im Jahr 2000 bekräftigte der Gemeinderat zum zweiten Mal grundsätzlich ein Motorfahrzeugfahrverbot in der Altstadt. Doch es kam anders: In der südlichen Altstadt entstand «nur» eine Begegnungszone, in der nördlichen Altstadt tat sich seither nichts.

Eine der berühmtesten Begegnungszonen der Schweiz ist der von der Rheintaler Künstlerin Pipilotti Rist gestaltete «Rote Platz» im St. Galler Bleiche-Quartier. Zu Beginn nicht unumstritten, geniesst der Platz heute grosse Akzeptanz bei der Bevölkerung und wird entsprechend rege genutzt. Eine Erweiterung des «Roten Platzes» auf der Südseite wird diesen Sommer abgeschlossen. Seit einigen Monaten sind in der südlichen Altstadt umfangreiche Bauarbeiten im Gange. Im Klosterquartier wird die Begegnungszone umgestaltet, so dass diese künftig ihrem Namen gerecht wird. Die Gassen und Plätze erhalten ein attraktives Gesicht.

Im neuen Richtplan, dessen Vernehmlassung zurzeit ausgewertet wird, hat die Stadt viele gute Ansätze zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs formuliert. Die entsprechenden Netze sollen komplettiert und Schwachstellen behoben werden. Die konkreten Massnahmen korrespondieren mit der Schwachstellenanalyse im Rahmen der zweiten Tranche des Agglomerationsprogramms. Die Verkehrsverbände warten gespannt auf den Umsetzungsplan, welcher die Massnahmen und deren Priorisierung im Detail aufzeigt.

Im Mai dieses Jahres hat das St. Galler Stimmvolk ein Projekt zur Umgestaltung des Marktplatzes und des Bohls sowie die Aufhebung der öffentlichen oberirdischen Parkplätze in der Altstadt deutlich verworfen. Stein des Anstosses war wohl der Bau einer neuen Parkgarage unter dem Schibenertor. So bleibt die nördliche Altstadt für die nächste Zeit durch eine vierspurige Strasse vom Marktplatz abgetrennt. Die schönen, aber engen Gassen bleiben vorerst durch parkierte Fahrzeuge verstellt. Die Schaufenster bleiben verdeckt, den Geschäften und Wirtschaften bleibt kein Platz für Auslagen oder Tische. Fussgänger/-innen sehen sich unverändert auf ein schmales Trottoir abgedrängt. Wie es nun weitergehen wird, ist noch ungewiss. Konsens beim Stadtrat und allen Gruppierungen besteht darin, dass eine Umgestaltung

erfolgen und der Platz vom motorisierten Individualverkehr befreit werden muss.

Das zweite grosse Umgestaltungsprojekt steht vor dem Planungsabschluss: der Bahnhofplatz. Zusammen mit der Neugestaltung soll ein neues Konzept aller beteiligten Betriebe des öffentlichen Verkehrs schrittweise realisiert werden. Umfangreiche Untersuchungen über den Zeitpunkt, die Mengen und Wunschlinien der Fussgängerströme liegen dem Projekt zugrunde. Die Analysen sollen eine Koexistenz zwischen Zufussgehenden, Velofahrenden und den öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen. Der motorisierte Individualverkehr soll vom Bahnhofplatz verbannt werden.

Wo zahlreiche Interessen aufeinandertreffen, da gibt es unweigerlich Konfliktpunkte. So ist es auch beim Bahnhofplatzprojekt. Über Details ist die Stadt noch im Gespräch mit den verschiedenen Interessengruppen. Ein Punkt sei an dieser Stelle speziell erwähnt: Die Personenunterführung Ost soll ihre Erschliessungsrampen auf der Nord- und Südseite verlieren und künftig nur noch durch Lifte und Rolltreppen erschlossen werden. Die Personenunterführung West wird nur auf ihrer Nordseite eine Rampe erhalten. Die unbefriedigende Erschliessung auf der Südseite mittels Treppe wird bestehen bleiben bzw. durch einen Lift ergänzt. Fussverkehr St. Gallen wird sich für Projektverbesserungen einsetzen.

Bezüglich der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist in der Stadt St. Gallen einiges in Bewegung. Diese positive Entwicklung begrüßen «Fussverkehr St. Gallen» und die anderen Verbände sehr. Dennoch sind die Fachverbände manchmal gefordert, den Behörden und der Verwaltung Defizite vor Augen zu führen und für gute Lösungen Hand zu bieten, damit auch St. Gallen dereinst zu den vorbildlichen Fussgängerstädten gehören wird.

Selbstverständlich kann die Stadt St. Gallen nicht nur mit Planungen sondern auch mit bestehenden attraktiven Fussverbindungen aufwarten. Wegen der speziellen Topografie der Stadt wird St. Gallen auch die «Stadt der Tausend Treppen» genannt, da viele Treppen den Freuden- als auch Rosenberg hinauf führen. Die Stadt wird auch als «Stadt im Grünen Ring» bezeichnet, da auf den Hügeln vor der Stadt

ausgedehnte Waldflächen als Naherholungsgebiete dienen. Beide Bezeichnungen sind aus der Sicht des Fussverkehrs als prägende Qualitäten zu bezeichnen. Insbesondere die Treppen sind ein charakteristisches Merkmal der Stadt, die zur erwünschten Netzdichte beitragen und die Bezüge zum Grünen Ring herstellen. Ihre regelmässige Benützung sorgt für «stramme Wädli» und hilft uns Städter/innen den Bewegungsmangel im Alltag zu kompensieren.



Der Bahnhofplatz soll attraktiver, übersichtlicher und vor allem autofrei werden. Bild: Stadt St. Gallen, Tiefbauamt

Der «Rote Platz» von Pipilotti Rist im Bleiche-Quartier



Die Situation rund um den Marktplatz, hier die Metzgergasse, ist für die Zufussgehenden momentan noch unbefriedigend.

Das St. Galler Stimmvolk hat am 7. März 2010 die «Städte-Initiative» deutlich angenommen; das Verkehrswachstum muss in Zukunft mit dem ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Die Förderung des Fussverkehrs ist in St. Gallen also institutionell verankert und «fusst» auf einer Bevölkerungsmehrheit. Eine ähnliche Volksinitiative wird am 4. September 2011 in Zürich zur Abstimmung kommen. «Fussverkehr Schweiz» unterstützt diese Initiative.



Die so genannte Bergtreppe erschliesst die Flanke des Rosenbergs für die Zufussgehenden.

Die Norm Fussgängerstreifen wird überarbeitet

Gianantonio Scaramuzza* gibt Auskunft über den Stand der Grundlagenarbeiten. Das Interview führten Thomas Schweizer und Mathieu Pochon.

Fussgängerstreifen werden anhand eines Verfahrens des Verbands Schweizer Strassenfachleute VSS beurteilt und realisiert. Ein Forschungsteam hat im Auftrag der VSS die Grundlagen für eine Revision der Norm Fussgängerstreifen erarbeitet. Dabei wurde die Literatur ausgewertet und Vorschläge für ein neues Beurteilungsverfahren erarbeitet. Gianantonio Scaramuzza war von Seiten der bfu daran beteiligt.



Die Schutzinsel hilft Kindern die Strasse sicherer zu queren.
Bild: Christine Bärlocher

Welche Faktoren beeinflussen die Sicherheit an Querungsstellen?

Es ist zu unterscheiden zwischen Infrastruktur und Betrieb. Bei der Infrastruktur sind Schutzinsel, Anzahl Fahrspuren, Sichtweiten, Beleuchtung und Signalisation die massgebenden Faktoren. Beim Betrieb geht es um die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, Fahrzeug- und Fussgängergruppen. Das Verhalten der Verkehrsteilnehmer kann durch die obigen Faktoren beeinflusst werden. Insgesamt sind die Schutzinsel und die Sichtweite zwei der wichtigsten Faktoren für eine sichere Querung.

Welche neuen Erkenntnisse haben sich bei der Literaturrecherche ergeben?

Die bisherige Forschung hat jeweils nur isolierte Faktoren im Hinblick auf die Sicherheitsrelevanz analysiert. Was aber fehlt, sind Arbeiten, welche die Wechselwirkungen verschiedener Faktoren untersucht. Eine Referenzarbeit

ist diejenige von Charles V. Zegeer, welche mit einem multifaktoriellen Ansatz 2000 Querungsstellen in den USA untersucht hat. Die Resultate dieser Studie lassen sich aber nur bedingt auf Schweizer Verhältnisse übertragen. Bei uns überwiegen enge Strassenquerschnitte, welche bei der amerikanischen Studie kaum untersucht wurden. Eine vergleichbare Forschung sollte daher auch in der Schweiz lanciert werden. Ziel einer solchen Untersuchung wäre die Schaffung eines multifaktoriellen Sicherheitsindex. So könnte beurteilt werden, ob es wirkungsvoller ist, das Geschwindigkeitsniveau um 10 km/h zu reduzieren oder eine Schutzinsel einzubauen. Es könnte auch die Frage beantwortet werden, wie sich der Sicherheitsindex verändert, wenn die Fahrzeugmenge an einer Stelle um 50% zunimmt. Die heute in der Norm Fussgängerstreifen SN 640 241 verwendeten Grundlagen basieren auf Expertenwissen, sind aber wissenschaftlich nur ungenügend abgestützt.

Welche Neuerungen werden ins neue Beurteilungsverfahren für die Anordnung von Fussgängerstreifen einfließen?

Bisher waren Fussgänger- und Fahrzeugmengen die wichtigsten Inputgrössen. Neu werden auch das Geschwindigkeitsniveau des Fahrverkehrs (v85) ins Verfahren einbezogen. Die neuen Checklisten geben dabei Hilfestellungen, wie die Situation verändert werden müsste, damit die Anordnung eines Fussgängerstreifens möglich wird. Trotzdem bleibt die Erkenntnis: Jede Querungssituation ist ein planerischer Einzelfall.

Wie wichtig sind Fussgängerfrequenzen? Braucht es minimale Fussgängerfrequenzen, damit ein Fussgängerstreifen markiert werden kann?

Es ist plausibel und wurde in Studien nachgewiesen, dass das Unfallrisiko pro Fussgängerin sinkt, je mehr Fussgängerinnen an einer Stelle queren. Umgekehrt stellt sich aber die Frage, ob es angezeigt ist, einen Fussgängerstreifen zu markieren, wenn nur sehr wenige Leute täglich dort queren. Ist dann die Sicherheit noch genügend gewährleistet? Ist die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden noch genügend gross, wenn sie an einer Stelle kaum je einen Fussgänger antreffen? Es besteht oft ein Zielkonflikt, wenn beispielsweise Kinder oder ältere Leute an solchen Stellen regelmässig queren wollen. In der Norm sind sie als «besondere Benutzergruppen» bezeichnet und haben, unabhängig von der Menge, ein besonderes Vortrittsbedürfnis. Ob bei geringen Fussgängergruppen ein Streifen angeordnet werden soll oder nicht, muss im Einzelfall vor Ort abgeklärt werden.

Welche Massnahmen müssen getroffen werden, wenn die Abklärung ergibt, dass die Markierung eines Streifens nicht angezeigt ist?

Querungsstellen müssen grundsätzlich sicher sein, auch wenn sie ohne Fussgängerstreifen organisiert sind. Hier zeigt sich in der Praxis ein

Widerspruch. An vielen Orten wird aus der Bevölkerung oder von der Politik aus Sicherheitsgründen ein Fussgängerstreifen verlangt. Bei einer Abklärung vor Ort zeigt sich dann, dass für eine sichere Querung die Strassenanlage umgebaut werden müsste. Ein Umbau kostet ein Mehrfaches der gelben Farbe. Der Einbau einer Mittelinsel kann ohne weiteres 50'000 Franken kosten. Aus Kostengründen wird dann häufig auf die Erhöhung der Sicherheit verzichtet. So bleibt es oft beim unbefriedigenden und gefährlichen Istzustand.

Was ist die Konsequenz?

Es braucht eine neue Norm für Querungen ohne Fussgängerstreifen. Gerade in Situationen, wo nicht ohne weiteres ein Fussgängerstreifen markiert werden kann, die Querung aber aus der Logik der Fusswegverbindungen notwendig ist, braucht es Vorgaben, wie eine sichere Querungsstelle ausgestaltet werden muss. Ein Verzicht auf einen Fussgängerstreifen darf nicht Verzicht auf Sicherheit bedeuten. Umgekehrt sollen aber Fussgängerstreifen nur markiert werden, wenn die Sicherheit auch gewährleistet werden kann.

Ist die Signalisierung von Tempo 30 ausreichend, damit auf Fussgängerstreifen verzichtet werden kann?

Wichtig ist das Erscheinungsbild der Strasse. Es soll den Lenkenden vermitteln, dass sie sich in einer Tempo-30-Zone befinden. Hier ist noch Arbeit zu leisten. Zurzeit sind ca. 30% der Wohnquartiere mit Tempo 30 signalisiert. Lange nicht alle sind aber auch entsprechend gestaltet. Ein Umbau der Quartierstrassen wird nach wie vor nötig sein, und die Querungsstellen müssen ebenfalls sorgfältig geplant werden. In gut gestalteten Tempo-30-Zonen sind Fussgängerstreifen nicht mehr nötig.

**Gianantonio Scaramuzza ist wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Forschungsabteilung der bfu.*

Literatur

SNZ, Ingenieure und Planer AG, bfu Beratungsstelle für Unfallverhütung, Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann: Fussgängerstreifen (Grundlagen), Entwurf Mai 2011.

Zegeer, Charles V. u.a. (2005), Safety Effects of Marked versus Unmarked Crosswalks at Uncontrolled Locations: Final Report and Recommended Guidelines.

Der Fussgängerstreifen ist mehr als gelbe Farbe!

Von Thomas Schweizer

Bringt der Fussgängerstreifen Sicherheit oder ist er gar gefährlich? Diese Frage wird immer wieder gestellt. Häufig wird argumentiert, dass der Fussgängerstreifen zwar rechtlich Vortritt aber keine physische Sicherheit gewährleistet. Die Fussgänger/innen verlassen sich auf das Vortrittsrecht und beträten unbedacht die Strasse. Ohne Streifen würde besser aufgepasst, und daher sei eine Querung ohne Fussgängervortritt sicherer. Im Zweifelsfalle müsse daher auf den Streifen verzichtet werden. Diese Argumentation greift zu kurz. Sie blendet aus, dass mit dem Fussgängerstreifen nicht nur das Vortrittsrecht geregelt wird, sondern weitere wichtige Aspekte.

Der Fussgängerstreifen ist als Teil des Fusswegnetzes tief im Bewusstsein verankert

Mehr als ein halbes Jahrhundert der Verkehrserziehung zeigt ihre Wirkung. Kaum eine andere Verkehrsregelung wird sowohl von den Fahrzeuglenkenden als auch von den Fussgänger/innen so gut verstanden wie der Fussgängerstreifen. Bereits in der Verkehrsinstruktion wird den Kindern vermittelt, immer auf dem Fussgängerstreifen zu queren. Das richtige Verhalten wird bis zur Routine eingeübt. Es erstaunt daher nicht, dass die Fussgänger/innen eine hohe emotionale Bindung zu «ihrem» Streifen haben und sich für deren Erhalt wehren. Er ist ein zentrales selbsterklärendes Netzelement. Es ist der Ort der «richtigen» Querung, nicht nur

Die hohe Symbolkraft des Fussgängerstreifens wird auch in der Werbung aufgenommen. Bilder: Fussverkehr Schweiz



im Sinne der Sicherheit sondern auch im Sinne, sich auf dem richtigen Weg zu befinden. Der Verzicht auf den Fussgängerstreifen führt zu einer Netzlücke.

Wahrnehmung der Querungssituation, der beste Ort für die Querung

Die gelbe Markierung auf der Fahrbahn wirkt unmittelbarer als ein Verkehrssignal am Strassenrand und wird besser beachtet. Sowohl für die Lenker/innen als auch für die Fussgänger ist der Ort der Querung speziell hervorgehoben: Hier darf gequert werden. Hier soll gequert werden. Hier wird gequert. In verkehrsorientiert gestalteten Strassenräumen ist der Fussgängerstreifen ein wichtiges Element, um den Fahrzeuglenkenden bewusst zu machen, dass mit querenden Fussgängerinnen gerechnet werden muss.

Fehlt der Streifen, fühlen sich namentlich die «Schwächeren» im Verkehr verunsichert. Bei modernen Verkehrskonzepten und Strassenraumgestaltungen wird oft von «Sicherheit durch Verunsicherung» gesprochen. Dieses Konzept richtet sich aber v.a. an die «Stärkeren» im Verkehr. Sie sollen durch Verunsicherung ihre Aufmerksamkeit erhöhen und ihre Geschwindigkeit reduzieren. Es ist aber nachgewiesen, dass eine Verunsicherung von Kindern und älteren Leuten nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt. Verunsicherte «schwächere Verkehrsteilnehmende» verhalten sich unberechenbar und gefährden sich dadurch selber. Das Markieren einer Querungsstelle hilft ihnen am richtigen Ort zu queren.

Erhöhte Rücksichtnahme

Die Wahrnehmung der Querungssituation und die dadurch erhöhte Rücksichtnahme durch die Fahrzeuglenkenden wird – zwar nicht durchwegs aber doch häufig – «gelebt». Für sie ist die Rücksichtnahme beim Fussgängerstreifen sogar explizit im Strassenverkehrsgesetz festgehalten. «Vor Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer besonders vorsichtig zu fahren ...» (Art. 33 Abs. 2 SVG). Studien haben nachgewiesen, dass die Rücksichtnahme in hohem Masse abhängig ist von der gefahrenen Geschwindigkeit. Je tiefer diese ist, desto wahrscheinlicher wird die Kommunikation zwischen Fahrzeuglenkenden und Fussgänger/innen und desto eher wird angehalten. Hier besteht Handlungsbedarf: Bei Querungsstellen sollte darauf hingewirkt werden, dass die Geschwindigkeiten der Situation angepasst werden.

Der Fussgängerstreifen als Bauwerk

«Fussgängerstreifen sind nicht als reine Markierung zu verstehen, sondern wie Bauwerke zu planen, zu projektieren und auszuführen.» Dies steht in der Fussgängerstreifen-Norm SN 640 241. Das heisst, dass das gesamte Umfeld in die Planung einbezogen werden muss. Das «Bauwerk Fussgängerstreifen» umfasst daher auch eine Betrachtung der Wegverbindungen vom und zum Streifen. Es beinhaltet gesicherte Halteräume am Strassenrand, welche hinsichtlich der Sichtverhältnisse und bezüglich Beleuchtung optimiert sind. Im Idealfall ist die

Strassenanlage zusätzlich mit einem Querungsbauwerk gesichert. Bei Strassen ohne Streifen wird die Verantwortung den Fussgänger/innen zugeschoben. Es ist aber namentlich für ältere Leute und Kinder ausserordentlich schwierig zu erkennen, ob eine Querungsstelle gefährlich ist oder sicher.

Behindertengerechtigkeit

Fussgängerstreifen sind für Behinderte von grosser Bedeutung, da dort die Infrastruktur auf sie ausgerichtet ist. Die Randabschlüsse sind behindertengerecht ausgestaltet mit Neigungen, welche das Befahren mit dem Rollstuhl erlauben und mit Absätzen, welche für Sehbehinderte ertastbar sind. Blindenhunde erkennen die Fussgängerstreifen und führen die Blinden zum Streifen.



Streifen und Signaltafel wurden entfernt. Ist nun die Querung sicherer?



Der Streifen zeigt an: Hier ist der ideale Ort zum Queren.

Verschiedene weitere sicherheitsrelevante Regelungen sind mit der Markierung eines Fussgängerstreifens verknüpft:

- Überholverbot vor Fussgängerstreifen
- Halte- und Parkverbot auf und vor dem Fussgängerstreifen
- Verbot von Strassenreklamen (in Vorbereitung)

Fazit

Der Fussgängerstreifen ist weit mehr als eine gelbe Markierung, welche den Fussgänger/innen Vortritt gewährt. Die ergänzenden Regelungen und baulichen Details, welche mit der Ausgestaltung verknüpft sind, führen dazu, dass mit einem Fussgängerstreifen sicherheitsmässig einiges gewonnen werden kann. Demgegenüber birgt das Weglassen verschiedene kritische Aspekte. Wenn lediglich die Fussgänger/innen verunsichert werden, wo und wie sie queren können, dem Fahrverkehr aber keine Verpflichtung auferlegt wird, ihren Beitrag zur Verkehrssicherheit zu leisten, ist die Verantwortung ungerecht verteilt.

Regionalgruppen**Fussverkehr Region Basel**

Aeschenplatz 2, 4052 Basel
basel@fussverkehr.ch

Fussverkehr Bern

Münzrain 10, 3005 Bern
Tel: 031 326 44 05
bern@fussverkehr.ch

Fussverkehr St.Gallen-Appenzell

Kräzernstr. 106, 9015 St.Gallen
Telefon 071 310 17 25
st.gallen@fussverkehr.ch

Fussgängerverein Zürich

Lavaterstrasse 90, 8002 Zürich
fussgaengerverein-zuerich@gmx.ch

Team

Thomas Schweizer (TS), Dominik Bucheli (bd),
Marlène Butz (Bz), Luci Klecak (lk), Mathieu Pochon
(pom), Pascal Regli (PR), Christian Thomas (cTh)

Vorstand

Marlies Bänziger (Präsidentin), Lisette Müller-Jaag
(Vizepräsidentin), Matthias Gfeller, Daniel Grob,
Marco Hüttenmoser, Christa Mutter, Ingrid Schmid,
Eva Schmidt, Gisela Vollmer, Felix Walz, Konrad Willi

Beirat

Klaus Aerni, Hugo Bachmann, Martin Boesch,
Charlotte Braun Fahrländer, Hans Ehrismann,
Michael Koch, Liliane Maury Pasquier, Ruedi Ott,
Pierre-Alain Rumley, Marco Sailer, Christoph Schaub,
Martin Schwarze, Ulrich Seewer, Emil Steinberger,
Ursula Ulrich-Vögtlin, Klaus Zweibrücken

Impressum

«Fussverkehr» ist das Publikationsorgan des Vereins
«Fussverkehr Schweiz», ehemals ARF, Arbeits-
gemeinschaft Recht für Fussgänger. «Fussverkehr»
erscheint viermal jährlich und ist im Mitglieder-
beitrag inbegriffen.

Nichtmitglieder bezahlen 25 Franken für das
Jahresabonnement.

Fussverkehr Schweiz
Fachverband für Fussgängerinnen und Fussgänger
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich
Haltestelle «Englischiertelstrasse» (Tram 15)
Tel. 043 488 40 30, Fax 043 488 40 39
www.fussverkehr.ch; info@fussverkehr.ch

Redaktion: Pascal Regli, Marlène Butz
Mitarbeit: Luci Klecak, David Strohm
Gestaltung: Andreas Rothacher
Druck: Lenggenhager Druck, Zürich
Gedruckt auf 100% Recycling Papier

Ausgabe 3/11 August 2011

Einladung zur 35. ordentlichen Generalversammlung in St. Gallen

Im Anschluss an die Ministudienreise (vgl. Seite 8) findet die ordentliche Generalversammlung von «Fussverkehr Schweiz» statt. Alle Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen:

Datum: Freitag, 30. September 2011, 18.00 Uhr

Ort: Kirchgemeindehaus St. Mangen, grosser Saal

Centrum St. Mangen, Magnihalden 15, 9000 St. Gallen

Vorsitz: Nationalrätin Marlies Bänziger, Präsidentin «Fussverkehr Schweiz»

Traktandenliste

1. Wahl der StimmzählerInnen
2. Protokoll der Generalversammlung 2010 (kann bei der Geschäftsstelle bezogen werden)
3. Jahresbericht 2010 (mit Ausblick 2011)
4. Jahresrechnung 2010 und Revisionsbericht
5. Entlastung des Vorstands
6. Wahlen
7. Mitgliederbeiträge
8. Grobbudget 2012
9. Diverses

Anschliessend gemeinsames Nachtessen im Restaurant Lokremise,
Grünbergstrasse 7, 9000 St. Gallen

Journée Rue de l'avenir 2011: Code de la rue

Seit 30 Jahren engagiert sich «Rue de l'avenir», unsere Partnerorganisation in der Westschweiz für lebenswerte Strassenräume.

An ihrer Jubiläums-Journée Rue de l'avenir, die am Freitag, 23. September 2011 stattfindet, wird Bern besucht. Unter dem Motto «Le Code de la rue pour un nouvel espace-rue» werden gute Beispiele aus Europa vorgestellt: «En instaurant le Code de la rue en 2004, la législation belge a apporté d'importantes modifications à l'ancien Code de la route. Le passage du terme route à celui de rue démontre à lui seul un changement de philosophie de taille: la voie publique n'est plus réduite à la route dont l'unique fonction est la circulation des véhicules. Elle prend la signification hautement symbolique de la rue qui peut aussi être un lieu de séjour et de détente: Lieu de rencontre de différents usages et usagers de l'espace public, avec la priorité du plus faible sur le plus fort. Cette 28^e Journée sera aussi l'occasion de prendre connaissance d'expériences innovantes en Allemagne, en Grande-Bretagne et en Italie.»

Am Vortag besteht die Gelegenheit, das Berner Modell vor Ort zu erleben: «La ville de Berne est exemplaire en matière de prise en compte des déplacements doux dans l'aménagement urbain. Depuis plus de vingt ans, les autorités misent sur la promotion des transports publics et de la mobilité douce et continuent encore aujourd'hui à la mettre en pratique. L'occasion de découvrir ce «modèle bernois» en compagnie des responsables de sa mise en oeuvre.»

Programm und Anmeldung unter www.rue-avenir.ch/journees/prochaine-journee. (PR / Bz)