

Massnahmenplanung Fussverkehr



Der Kanton St.Gallen informiert mit dem Merkblatt über die Massnahmenplanung Fussverkehr.

Grundlagen:

- Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 16, ASTRA / Fussverkehr Schweiz, 2019, 104 Seiten
- Fusswegnetzplanung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14, ASTRA / Fussverkehr Schweiz, 2015
- Kanton St. Gallen, Richtlinie TBA Fussverkehr (R 2016.03)
- VSS Grundnorm Fussgängerverkehr SN 640 070
- Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4.10.1985
- Strassengesetz (StrG) vom 12.06.1988
- Strassenverordnung (StrV) vom 22.11.1988
- Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz) (BauG) vom 06.06.1972

Wichtiges in Kürze

Das Handbuch «Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr» zeigt, welchen Anforderungen die Fussverkehrsinfrastruktur genügen muss, damit Wege sicher und attraktiv sind und von Jung und Alt problemlos begangen werden können. Neben der Schwachstellenanalyse (siehe Merkblatt „Schwachstellenanalyse Fussverkehr“) werden insbesondere konkrete fussgängerfreundliche Massnahmen aufgezeigt.

Die Massnahmenplanung dient als Grundlage für die Projektierung und Realisierung von Massnahmen. Die Resultate aus der Fusswegnetzplanung und der Schwachstellenanalyse werden so geordnet und weiterbearbeitet, dass ausreichende Grundlagen für die weitere Projektierung und Umsetzung vorhanden sind. Das Handbuch erläutert die in den Normen definierten Standards, gibt Empfehlungen und zeigt best practice im Hinblick auf die Umsetzung.

Es ist wichtig, die Massnahmen mit dem Kanton, den Agglomerationsprogrammen, und weiteren Anspruchsgruppen abzustimmen, wobei die Verantwortung für Massnahmen auf Gemeindestrassen bei der Gemeinde liegt.

Massnahmenkategorien

Mit der Massnahmenplanung werden die Behebung der definierten Netzlücken und die Sanierung von Schwachstellen vorbereitet und konkretisiert. Es werden Lösungsansätze formuliert, Massnahmen kategorisiert und priorisiert, Kosten abgeschätzt sowie die Zuständigkeit und das weitere Vorgehen definiert.

Die Massnahmen lassen sich wie folgt kategorisieren:

- Unterhalt: mit geringem Aufwand, bspw. durch Werkhof behebbar (z.B. Beseitigung von Stolperfallen, defekte Beleuchtung, Erneuerung Markierung).
- Kleinprojekte: Massnahmen, die mit geringem baulichem Aufwand im Rahmen der laufenden Rechnung umgesetzt werden können (z.B. Poller setzen, Randabschlüsse oder Signalisation anpassen).
- Drittprojekte: Massnahmen mit Synergien zu anderen Arbeiten im Strassenraum (z.B. Belagserneuerung, Werkleitungsbau).
- Fussverkehrsprojekte: Eigenständige Projektorganisation und Aufnahme in die Investitionsplanung (z.B. Erstellung Fussgängerbrücke).
- Gesamtverkehrsprojekt: Verbesserungen für den Fussverkehr werden im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten (z.B. Knotensanierung, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Neugestaltung ÖV-Haltestelle) vorgenommen.

Die Priorisierung zeigt die Dringlichkeit, mit der eine Massnahme planerisch und baulich angegangen werden soll.

Die Einschätzung des Finanzbedarfs gibt Hinweise, was mit dem ordentlichen Budget ausgeführt werden kann und wofür ein separater Budgetposten vorzusehen ist.

Das LV-Portal (www.lvportal.ch) gibt einen Überblick über alle bereits erhobenen Schwachstellen und liefert weitere relevante Informationen.

In Agglomerationsgemeinden können Fussverkehrsmassnahmen allenfalls in Agglomerationsprogramme aufgenommen werden und von Bundesunterstützung profitieren.

Richtlinien Kanton St.Gallen

Das Tiefbauamt des Kantons St.Gallen hat Richtlinien zum Fussverkehr (R 2016.03) erlassen (www.sg.ch/bauen/tiefbau -> Richtlinien Normalien Merkblätter).

In den Richtlinien sind für ausgewählte Strassenraumelemente oder Themen in kompakter Form die Einsatzmöglichkeiten des jeweiligen Elementes sowie Aussagen zur Bemessung, zu bisherigen Erfahrungen und Problemen zusammengefasst.

Hindernisfreiheit

Bis Ende 2023 müssen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im öffentlichen Verkehr erfüllt sein. Dies bedeutet beispielsweise die Gewährleistung des hindernisfreien Zuganges zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Öffentliche Bauten- und Anlagen (bspw. Strassen, Wege und Plätze), welche eine Baubewilligung benötigen, müssen ebenfalls behindertengerecht ausgeführt werden.

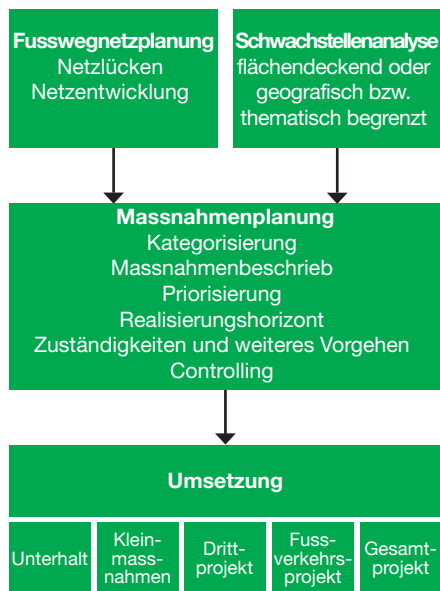


Download:

www.fussverkehr.ch www.langsamverkehr.ch

Kostenloser Bezug in gedruckter Form:

info@fussverkehr.ch



Inhalte und Ablauf der Massnahmenplanung

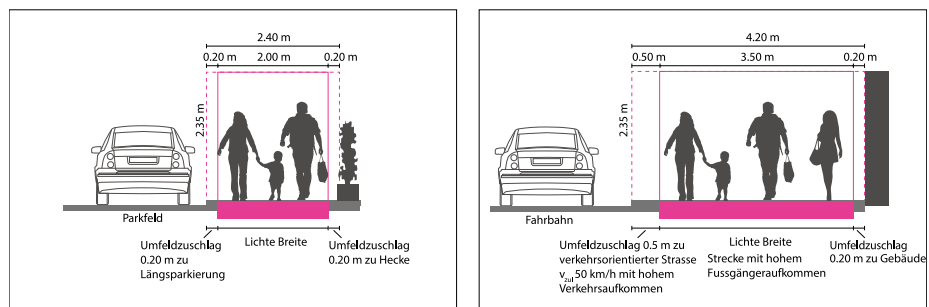
Beispiele Dimensionierung und Massnahmen

Gut gestaltete Anlagen für den Fussverkehr sind grosszügig bemessen und dienen sowohl der Fortbewegung als auch dem Aufenthalt.

Auf dieser Seite sind einige Beispiele dargestellt. Eine ausführliche Dokumentation von Massnahmen und Gestaltungselementen findet sich im Handbuch Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr.

Wegbreiten

In der VSS Norm SN 640 070 wird die Breite des Fussweges definiert. Sie setzt sich zusammen aus der lichten Breite, welche für die Fortbewegung nutzbar sein muss und Umfeldzuschlägen. Diese sind abhängig von der angrenzenden Nutzung. Bei Parkfeldern sind es 20 cm, bei einer starkbefahrenen Fahrbahn 50 cm. Zäune, Hecken, Mauern, Fassaden usw. benötigen einen Umfeldzuschlag von 20 cm. Zusätzlich werden die Bebauungsdichte bzw. das Fussgängerpotenzial abgeschätzt. Das ergibt eine Gesamtbreite von Gehwegen von minimal 2.4 m, im Siedlungsraum oder bei Warteräumen von ÖV-Haltestellen sind grössere Breiten notwendig. Dies beispielsweise, wenn Kreuzungsfälle zwischen zu Fuss gehenden Personen gehäuft vor-kommen oder die zu Fuss gehenden Personen in Gruppen unterwegs sind. Für angenehme Begegnungen sind Breiten notwendig, welche deutlich über dem Mindestwert liegen.



Beidseitige Einengung im Bereich einer Querungsstelle (Widnau)

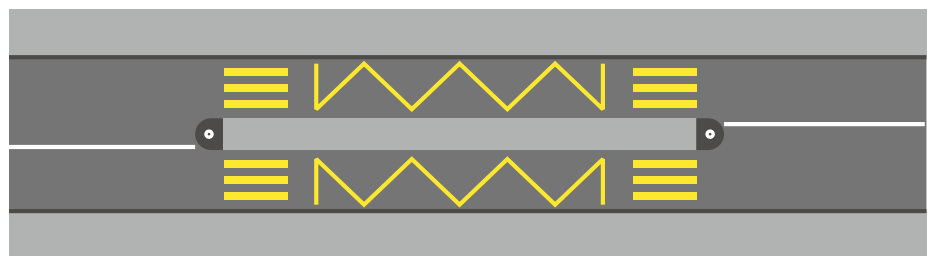
Querungen im untergeordneten Strassennetz

Mit einer seitlichen Einengung der Fahrbahn wird die Fahrbahn punktuell verschmälert und damit der Gehweg verbreitert. Einengungen können einseitig oder beidseitig – meist auf dem siedlungsorientierten Strassennetz – eingesetzt werden. Sie haben idealerweise eine Doppelfunktion sowohl als Verkehrsberuhigungs- wie auch als Querungselement. Auf Strassen mit einem DTV bis circa 3000 Fahrzeugen (nach entsprechenden Abklärungen auch deutlich mehr) kann die Einengung so dimensioniert werden, dass im Bereich der Einengung keine Begegnungsfälle von zwei Personenwagen möglich sind. Der Begegnungsfall Personenwagen mit dem Fahrrad sollte gewährleistet sein. Die Begrenzung der Fahrbahn kann mit Pollern, Pfosten aber auch mit Bäumen als Gestaltungselement gesichert werden.

Fahrbahnhaltestellen

Bei der Anordnung von Bushaltestellen sind die Querungsanlagen in die Planung einzu-beziehen. Im Gegensatz zu Busbuchten weisen Fahrbahnhaltestellen verschiedene Vorzüge auf. Haltestellen, welche einander gegenüberliegend angeordnet sind, sind besonders fuss-gängerfreundlich:

- kompakte Anordnung; in der Regel kein Landerwerb nötig
- Sicht auf Wartende gegenüber verbessert subjektive Sicherheit
- attraktiv für den Fussverkehr, da direkte Verbindungen in alle Richtungen
- angenehme Haltestellen-Anfahrt für Chauffeure und Fahrgäste
- stehender Bus kann nicht überholt werden; keine Verzögerung bei der Abfahrt
- baulicher Aufwand gering und einfache behindertengerechte Ausgestaltung möglich



Weitere Varianten finden sich im Handbuch.

Herausgeber und Bezug:
Tiefbauamt Kanton St.Gallen
Mobilität und Planung
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
+41 58 229 30 34
info.bdtba@sg.ch

November 2019

Download:
www.fussundveloverkehr.sg.ch

Verfasser / Layout:
Fussverkehr Schweiz
St.Gallen / Zürich

Begleitung:
Daniel Litscher TBA Fuss- und Veloverkehr
Daniel Schöbi TBA Fuss- und Veloverkehr

Fotos:
Daniel Rüttimann, St.Gallen,
Daniel Litscher, Widnau

Umsetzung und Wirkungskontrolle

Die Umsetzung erfolgt entsprechend politischen Beschlüssen und sollte kommunikativ begleitet werden. Wichtig sind auch die Aspekte Qualitätssicherung und Wirkungskontrolle sowie eine Nachführung der Massnahmenlisten respektive des LV-Portals.