



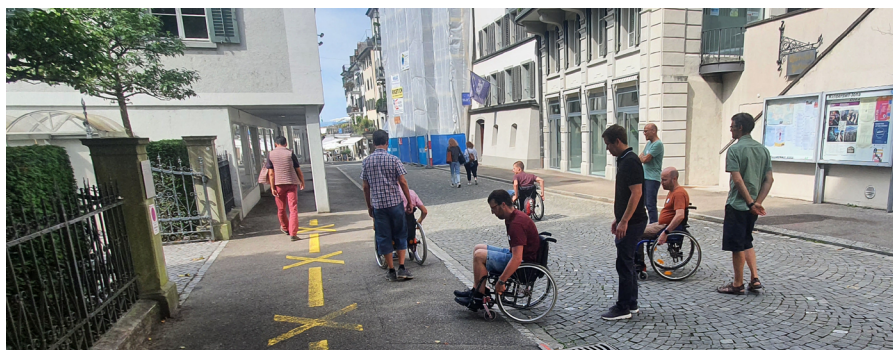
Fachtagung 2022 «ÖV-Zugang und öffentliche Räume für alle» ■ **Velotal Rheintal: Merkblatt zu Veloverkehr auf Nebenstrassen** ■ **Informationen zu den Änderungen in Gesetzen und Normen im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs** ■ **Weitere Themen: Modellieren von Fussverkehrsmengen - GIS-basierte Methodik erarbeitet, Fussverkehr und öffentlicher Raum - wie private und öffentliche Übergänge gelingen, ASTRA-Handbuch: Veloverkehr in Kreuzungen, Flâneur d'Or - Vergabe Fussverkehrspreis 2020 und Jubiläumsschrift, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr - Internetauftritt und Merkblätter**

FACHTAGUNG 2022: EIN KLEINER ABSATZ ZU VIEL ODER ZU WENIG?

Unter dem Titel «ÖV-Zugang und öffentliche Räume für alle» befassten sich in Rapperswil-Jona Planerinnen und Gemeindevertreter mit verschiedensten Aspekten des hindernisfreien Zuganges im öffentlichen Raum. Die Tagung fand am 30. August statt.

Im Rahmen eines Erlebnisworkshops erlebten die Teilnehmenden am Morgen, dass derselbe kleine Absatz für sehbehinderte Personen eine sehr wichtige Hilfe ist, während er mit dem Rollstuhl ein kaum überwindbares Hindernis darstellt. Der zweistündige Rundgang um den Bahnhof Rapperswil wurde durch die Fachstelle hindernisfreie Architektur organisiert. Der Einstieg in den Nachmittag war den Anforderungen und Normen zu hindernisfreiem Bauen gewidmet. Hier wurden die morgendlichen Erlebnisse durch die Fachstelle und das Kompetenzzentrum Fuss- und Radverkehr der OST wissenschaftlich und rechtlich eingeordnet. Wichtige Erkenntnis dabei waren die Kompromisse zwischen den bereits erwähnten Ansprüchen, welche als Leitlinien für Planungen dienen. Dass neben baulichen Details auch die Makrostruktur und Qualität von Fusswegen relevant ist, ob der ÖV-Zugang tatsächlich allen dient, konnte Fussverkehr Schweiz sehr gut aufzeigen. Der anschaulich illustrierte Unterschied von theoretischen zu effektiven Einzugsgebieten war eindrücklich. Es konnte auch gut aufgezeigt werden, dass qualitative Aspekte die Bereitschaft erhöhen, eine (längere) Strecke zu Fuss zu gehen.

Die anschliessende Diskussionsrunde zeigte auf, dass die unterschiedlichen Akteure mit Hochdruck daran arbeiten, die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes umzusetzen. Es wurde aber auch klar, dass nicht für alle Situationen die Idealvariante umgesetzt werden kann und die Umsetzungsoffensive gegenüber den gesetzlichen Anforderungen im Rückstand ist.



Der Erlebnisworkshop in Rapperswil zeigte auf, wie wichtig aber auch wie unüberwindbar ein kleiner Absatz sein kann.

Nach dem abstrakteren Mittelteil konnte mit drei Projektvorstellungen ein praktischer Abschluss gefunden werden. Aus dem Tiefbauamt des Kantons St. Gallen erfolgte ein Werkstattbericht zu baulichen Anforderungen an Bushaltekanten. Schon bei der Übersicht der Ausgangslage zeigte sich, dass unterschiedliche Bustypen mit Längen von 10 bis über 25 Meter, Querungen, die Strassengeometrie und verkehrliche Anforderungen keine simplen Lösungen zulassen. Eine Planungshilfe soll die Erkenntnisse dieses Projektes künftig zusammenfassen. Die Stadt Gossau plant eine Umgestaltung der Bahnhofstrasse und möchte diese Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr deutlich aufwerten. Mit einem kritischen Blick auf die bestehende Begegnungszone gelang der Einstieg in dieses Projekt, das vielfältige Anforderungen an den Zugang zum ÖV und den öffentlichen Raum stellt. Abschliessend erfuhren die Teilnehmenden wie der Obstmarkt Herisau künftig aussehen wird. Vom heute als Strassenraum mit dominanter Parkierung geprägter Bereich soll der Platz seinem Namen künftig wieder gerecht werden. Spannend war zu hören, wie das Projektteam mit der Gesamtneigung des Platzes von rund 6% umging. Am anschliessenden Apéro wurden die vorgestellten Projekte intensiv diskutiert, weitergehende Fragen geklärt und Bekanntschaften gepflegt.

Die Tagung wurde durch Fussverkehr St. Gallen und dem Kompetenzzentrum Fuss- und Radverkehr der OST im Auftrag des Tiefbauamtes Kanton St. Gallen organisiert. Ermöglicht wurde die Tagung durch Beiträge der Kantone Zürich, Thurgau, Schwyz, dem Kanton und den Gemeinden des Kantons Appenzell Ausserrhodon sowie der Stadt Rapperswil-Jona.

Wer sich im Detail mit den Inhalten der Fachtagung auseinandersetzen, oder die einzelnen Aspekte nochmals in Ruhe durchgehen möchte, findet die Präsentationen der Veranstaltung auf der [Webseite](#) von Fussverkehr Schweiz.

Das SVI-Forschungsprojekt **«Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen»** hat eine GIS-basierte Methodik erarbeitet, welche es ermöglicht, für das gesamte Siedlungsgebiet der Schweiz, flächendeckende Fussverkehrsbelastungspläne zu erstellen. Die berechnete Fussverkehrsbelastung lässt sich nach Tagesverkehr (DTV), Verkehr an Werktagen (DWV) und Verkehr an Wochenenden unterscheiden. Für alle Tage umfasst die Verkehrsbelastung grundsätzlich alle Verkehrszwecke. Den zugehörigen Forschungsbericht finden Sie [hier](#).

Fussverkehr und öffentlicher Raum – Wie private und öffentliche Übergänge gelingen

Angenehme Räume für den Fussverkehr entstehen bei einem Verhältnis der Seitenräume zu Fahrbahn zu Seitenräume von 3:4:3. Dieses bereits von Dieter Apel 1972 analysierte Verhältnis wurde 2006 in die deutschen Richtlinien für die Anlage von Stadtstrassen aufgenommen. Dieses auch in der Schweiz bekannte Verhältnis ist in der eigentlichen Strassenparzelle nicht immer umsetzbar. Aber wenn die angrenzenden privaten Flächen in die Strassenraumgestaltung mit einbezogen werden können, so können mit einer Gestaltung von Fassade zu Fassade angenehme Räume für Fussgängerinnen und Fussgänger entstehen. In der neuen [Publikation](#) des ASTRA wird der daraus entstehende Mehrwert anhand von Beispielen aufgezeigt.

ASTRA-Handbuch: Veloverkehr in Kreuzungen

Knotenpunkte sind wichtige Elemente der Radverkehrsnetze. An Knotenpunkten kommt es zu komplexen Verkehrssituationen und in der Folge manchmal zu Unfällen. Damit Radverkehrsnetze attraktiv sind bzw. attraktiver werden, müssen Knotenpunkte für den Radverkehr sicher, komfortabel und nachvollziehbar gestaltet werden. Im neuen ASTRA-Handbuch werden Lösungen für Knotenpunkte aufgezeigt, welche die VSS-Norm 40252 ergänzen. Das Handbuch kann [hier](#) bezogen werden.

Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur

Mit dem nationalen Preis Flâneur d'Or werden seit 30 Jahren alle drei Jahre innovative und wirksame Fussverkehrsinfrastrukturen ausgezeichnet. Mit dem Preis wird das Engagement zugunsten des Fussverkehrs von Gemeinden, Institutionen, Fachleuten und weiteren Personen honoriert.

Im Jahr 2020 wurde Liestal mit diesem Preis ausgezeichnet. Die Stadt Liestal hat ihre Rathausstrasse von Fassade zu Fassade neugestaltet. Damit wurde dieser Bereich sowohl in ein attraktives Ortszentrum als auch in einen Aufenthalts- und Begegnungsort verwandelt. Der Jurybericht zur Preisvergabe 2020 wurde nun im Februar 2022 [hier](#) veröffentlicht.

Zur zehnten Austragung wurde eine [Jubiläumsschrift](#) veröffentlicht, welche die Breite der ausgezeichneten Projekte zeigt: Es wurden sowohl Umgestaltungen wie auch neue Infrastrukturen für den Fussverkehr ausgezeichnet.

Auf der [Homepage der kantonalen Fachstelle Fuss- und Veloverkehr](#) finden Sie Merkblätter zu verschiedenen Themen, wie bspw. Veloparkierungen an verschiedenen Standorten. Nutzen Sie diese Dienstleistung.

VELOVERKEHR AUF NEBENSTRASSEN

Für das Velotal Rheintal wurde durch das Kompetenzzentrum ein Merkblatt zum Thema «attraktive Veloinfrastruktur auf Nebenstrassen» erarbeitet. Im Merkblatt wird aufgezeigt, wann Velorouten eine Alternative zu Hauptstrassen sein können und unter welchen Voraussetzungen der Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen aufgehoben werden kann.

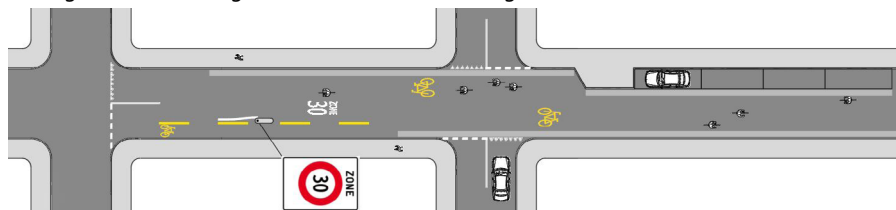
Velotal Rheintal ist ursprünglich eine Initiative des Landes Vorarlberg, des Kantons St. Gallen und der Gemeinden des Voralberger und St.Galler Rheintals mit dem Ziel, die Freude am Radfahren zu wecken und zu fördern. Seit 2017 läuft die Initiative als Projekt unter dem Dach des Vereins Agglomeration Rheintal weiter.

Zur Förderung des Velofahrens sollen im Rheintal Nebenstrassen als Velorouten ausgewiesen werden, wenn die Führung des Veloverkehrs auf Hauptstrassen nicht attraktiv ist. Für die Schweizer Seite des Rheintals wird im [Merkblatt](#) aufgezeigt, unter welchen Voraussetzungen Velorouten auf Nebenstrassen angeboten werden können. Unter einer Nebenstrasse wird eine siedlungsorientierte Strasse von untergeordneter Bedeutung verstanden. Die Führung einer Veloroute auf Nebenstrassen ist bei niedrigen Geschwindigkeiten (am besten

Tempo-30-Zonen) und bei einem geringen Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs sowie einer weitgehend umwegfreien Führung der Nebenstrasse attraktiv.

Für ein stetiges Velofahren kann seit 1.1.2021 in der Schweiz auf ausgewiesenen Velorouten der Rechtsvortritt in Tempo-30-Zonen aufgehoben werden. Dabei müssen Gemeinden folgendes beachten: die Gemeinde soll den Vorteil der stetigen Fahrt für den Veloverkehr gegenüber den Risiken einer Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs und der Nutzung der Strasse als Schleichweg abwägen. Das Abwägungsergebnis ist Grundlage für einen Antrag an die Kantonspolizei zur Verfügung der Aufhebung des Rechtsvortritts. Bereits im Vorfeld der Antragsstellung sollte die Gemeinde mit der Kantonspolizei das Gespräch suchen, um frühzeitig die mit der Aufhebung des Rechtsvortritts notwendigen Massnahmen abzuklären. Ist aus Sicht der Kantonspolizei eine Aufhebung des Rechtsvortritts möglich, begleitet sie das weitere Vorgehen.

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogrammes auf der Schweizer Seite sollen für unattraktive Abschnitte auf Hauptstrassen alternative Führungen von Velorouten auf Nebenstrassen geprüft und umgesetzt werden.



Gestaltung einer Nebenstrasse für den Veloverkehr (Quelle: eigene Darstellung)

ÄNDERUNGEN IN GESETZEN UND NORMEN

In verschiedenen Gesetzen und Normen standen und stehen Änderungen an. Die für den Fuss- und Veloverkehr wichtigsten Entwicklungen werden im Folgenden zusammengefasst.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit im Verkehr und zur Vermeidung von Unfällen müssen seit 1. April 2022 E-Bike-Fahrende auch am Tag mit Licht fahren. Zwei Jahre später müssen alle neuen, schnellen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet sein. Für bereits im Verkehr stehende E-Bikes gilt eine Nachrüstpflicht bis am 1. April 2027.

Auf Grundlage des Bundesbeschlusses über die Velowege aus dem Jahr 2018 wurde das Bundesgesetz über die Velowege ([Veloweggesetz](#)) ausgearbeitet und am 18. März 2022 von der Bundesversammlung beschlossen. Kantone haben neu die Pflicht, Velowege verbindlich zu planen und für ein

zusammenhängendes und sicheres Velowegnetz zu sorgen. Die Referendumsfrist ist am 7. Juli 2022 abgelaufen.

Bis Februar 2022 war eine Teilrevision der Signalisationsverordnung zur Vereinfachung der Einführung von Tempo-30-Zonen in Vernehmlassung. Auch die Normen zu den Strassentypen waren bis Ende März 2022 in Vernehmlassung. In den neuen Normen soll auf eine starre Differenzierung nach siedlungsorientiertem und verkehrsorientiertem Ansatz verzichtet werden, weil u.a. gerade auch an Hauptstrassen im Innerortsbereich gewohnt wird.

Bis am 26. Mai 2022 war die VSS-Norm VSS 40 240 «Anlagen des Fussverkehrs; Querungsanlagen» in Vernehmlassung. In dieser Norm wird der Zusammenhang zwischen Querungsdistanz, Sichtweite und gefahrenen Geschwindigkeiten sowohl für Querungsanlagen mit als auch ohne Vortritt für den Fussverkehr angegeben.