



Beurteilung von Fussgängerstreifen

Referenten:

Markus Fäh, Bereichsleiter Bau- und Stadtentwicklung Stadt Rorschach

Adj Werner Lendenmann, Leiter Verkehrstechnik, Kantonspolizei St.Gallen

Rechtliche Grundlage

Art. 6a Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Sicherheit der Strasseninfrastruktur

- ▶ Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.
- ▶ Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.
- ▶ Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

Basis für unsere Arbeit sind:

- Strassenverkehrsrecht
- Aktuelle Normen der VSS (Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute)

Sichere Schulwege bauliche Massnahmen



Einführung Richtlinie Fussverkehr (RFV)

Einleitung

Im Kanton St. Gallen sind die Fussverkehrs-Normen. Da die Normen nicht immer erfüllt werden, sind Massnahmen für wichtige Punkte erforderlich.

In den Richtlinien wird die Form des Einsatzes und die bisherigen Erfahrungen beschrieben.

Innerhalb einer Anstosszone der Kantonalen Polizei St. Gallen wird entschieden. Die Richtlinien setzen und Schwächen im Kanton St. Gallen kommen:

- bei Gestaltung
- bei unterschiedlichen

Die Richtlinien sind in den Richtlinien und Normen festzulegen.

Inhalt der Richtlinien

Die Richtlinien für Fussverkehr:

RFV 00	Einführung	Hohe soziale Sicherheit
RFV 01	Grundsätze	Fussverkehrsanlagen so
RFV 02	Trottoir	Übergriffe kann durch
RFV 03	Querung	daher Umfeldnutzungen
RFV 04	Fussgänger	Fussverkehr sollten auch
RFV 05	Trottoir	Winkel und Nischen vermeiden
RFV 06	Punktueller	Massstäbliche Gestaltung

RFV 01: Grundsätze der Fussverkehrsplanung

Minimierung der Widerstände
Fussverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass Hindernisse (z.B. Müllbehälter) so gering wie möglich sind.

Sichere Querungen
Eine nachfragegerechte, verkehrsorientierte Strassenquerung mit dem Ziel, den Zwang zum ungeschützten Überqueren zu vermeiden. In beidseitig angebauten Strassen, die durch belasteten Strassen querungen sollten durch Überführungen und Unterführungen akzeptiert werden. Bei Querungen von Fussgängern und Fahrzeugen:

Niedrige Geschwindigkeit
Reduzierte Geschwindigkeit zum grössten Teil auf die Strasse zu übertragen.

Hohe soziale Sicherheit
Fussverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass Übergriffe durch Fussverkehr vermieden werden können. Fussverkehr sollten auch Winkel und Nischen vermeiden.

Masstäbliche Gestaltung
Für ein angenehmes Gehen: Gehmassstab entsprechend örtlichen Eigenarten, Materialisierung aber nicht als eine charakteristische Linie abzustimmen sind.

Berücksichtigung der Anwesenheit von Behinderten
Auf Grundlage des Behindertenrechts sind Massnahmen zu ergreifen, die den Fussverkehr für alle nutzbar machen (Leitsysteme).

RFV 06: Punktuelle Querungen ohne Vortritt

Punktueller Belagswechsel

Punktueller Belagswechsel stellen einen Wechsel der Materialien dar. Sie dürfen gemäss SN 640 212 im Sinne der Signalisationsverordnung als Fahrbahn für langsameren Verkehr und leichte Zufussgehende verwendet werden. Belagswechsel haben keine rechtliche Bedeutung und sind in jedem Fall mit weiteren Massnahmen zu kombinieren.

Erfahrungen
Punktueller Belagswechsel führen infolge des starken Kontrastes zu einer erhöhten Wahrnehmbarkeit für Zufussgehende und sind durch einen Fussgängerstreifen rechts und links durch Zufussgehende führen. Weiterhin ist bezüglich Vortritt rechtlich korrekt einzuordnen.



Abbildung 2: Belagswechsel (Beispiel in Widnau/SG)

RFV 02: Trottoirbreiten

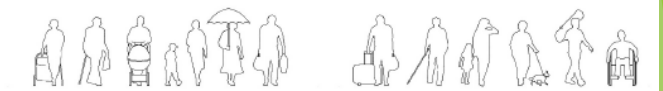


Abbildung 1: Zufussgehende mit Standardprofil 1m (links) und erweitertem Profil 1,25 m (rechts) gemäss VSS SN 640201

Bemessung von Fussverkehrsflächen

Die Bemessung von Fussverkehrsflächen erfolgt ausgehend von den Rändern des Strassenraumes. Dabei finden die vorhandenen oder geplanten Erdgeschossnutzungen in den Gebäuden Berücksichtigung. In Abhängigkeit der Nutzungen sind die notwendigen Grundbreiten für die Fussverkehrsflächen nutzungsabhängige Umfeldzuschläge hinzuzurechnen.

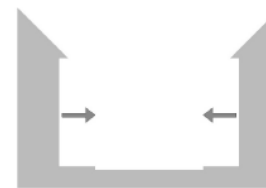


Abbildung 2: Bemessung von Fussverkehrsflächen erfolgt ausgehend von den Rändern des Strassenraumes. Die Breite der Gehfläche bestimmt die Qualität des Gehkomforts. Der Gehkomfort hängt vor allem von der Möglichkeit ab, sich beim Begegnen, Nebeneinandergehen oder Überholen frei und ohne Behinderung bewegen zu können. Flächen für den Aufenthalt sind darin nicht eingerechnet. Gemäss Grundnorm Fussverkehr setzt sich die Trottoirbreite aus der nötigen Grundbreite (lichte Breite) und den beiden seitlichen Umfeldzuschlägen zusammen.

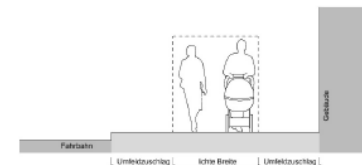



Abbildung 3: Lichte Breite und Umfeldzuschläge gemäss VSS SN 640201

Normierung bei Fussgängerstreifen SN 640241

VSS  Forschung und Normierung im Strassen- und Verkehrswesen
 Recherche et normalisation en matière de route et de transports
 Ricerca e normalizzazione in materia di strade e trasporti
 Research and standardization in the field of road and transportation

SN Schweizer Norm
 Norme Suisse
 Norma Svizzera

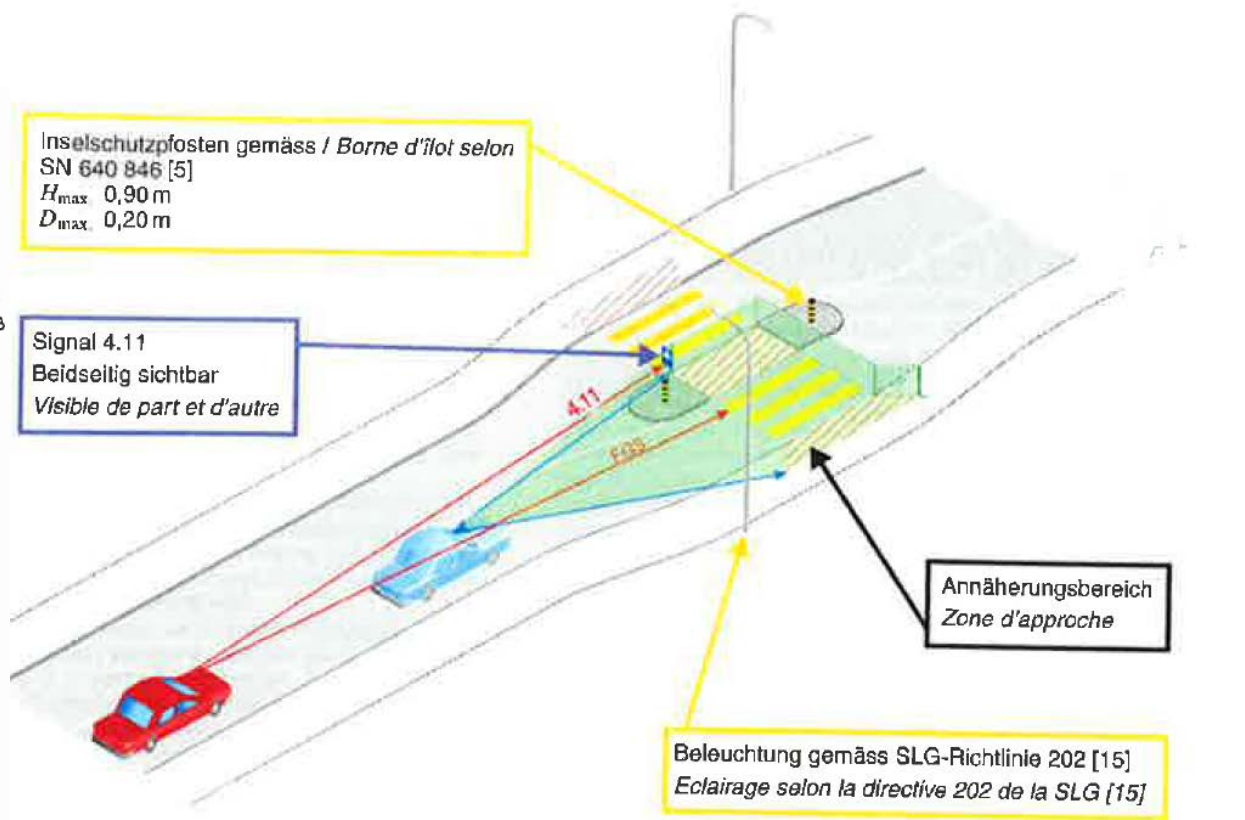
640 241

Ausgabe / Edition: 2016-03

Ersetzt / Remplace:
 SN 640 241:2000

**Querungen für den Fussgänger- und leichten
 Zweiradverkehr
 Fussgängerstreifen**

**Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues
 légers
 Passages piétons**



16 Fussverkehrsmenge

Fussgängerstreifen dürfen nur angeordnet werden, wenn ein regelmässiger Querungsbedarf besteht. Dieser ist bei mindestens 100 querenden Fussgängern während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden mit dem jeweils höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages gegeben. Bei geringeren Frequenzen wird aus Sicherheitsüberlegungen eine Querung ohne Fussgängerstreifen (z.B. Anordnung einer Fussgängerschutzinsel) empfohlen. Bei Querungen, die Teil einer qualifizierten Fusswegnetzplanung sind (z.B. Richtplanung) oder beim Vorliegen besonderer Vortrittsbedürfnisse (z.B. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulhäuser, Alters- oder Behindertenheime), kann die Anordnung eines Fussgängerstreifens auch bei tieferen Frequenzen geprüft werden.

Fussgängerstreifen sicher bauen

Nur ein korrekt geplanter und gestalteter Fussgängerstreifen bringt der Bevölkerung den gewünschten Sicherheitsgewinn. Die bfu empfiehlt, immer 5 zentrale Kriterien zu beachten.

Ein Fussgängerstreifen ist rechtlich gesehen ein «Bauwerk», und als solches zu planen und zu erstellen. Durch den Fussgängerstreifen erhält der Fussgänger den Vortritt gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn. Damit der Fussgängerstreifen sicher ist, muss er verschiedene Anforderungen erfüllen. Die bfu definiert die 5 wichtigsten Kriterien – die «Big Five» des Fussgängerstreifens – wie folgt:

- Fahrzeuglenker müssen sowohl die Fussgängerstreifen-Anlage als auch die Fussgänger, welche die Strasse überqueren wollen, rechtzeitig erkennen. Das unten abgebildete Signal (4.11) ist zudem stets Bestandteil eines Fussgängerstreifens, und Sichthindernisse müssen entfernt werden.
- Der Fussgängerstreifen soll mit einer Mittelinsel ausgerüstet sein.
- Der Fussgängerstreifen darf maximal über einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung führen. Bei mehrspurigen Strassen sind zusätzliche Sicherheitsmassnahmen nötig (z. B. Mittelinsel).
- Die Markierung muss retroreflektierend sein, und die Beleuchtung muss gewährleisten, dass Fahrzeuglenker die Fussgänger auch nachts rechtzeitig erkennen.
- Ein Fussgängerstreifen muss genügend frequentiert werden, damit er von den Fahrzeuglenkern beachtet wird. In den fünf meistbegangenen Stunden des Tages soll er von insgesamt mindestens 75 Fussgängern benutzt werden.

Können nicht alle diese Kriterien erfüllt werden, muss mit anderen Massnahmen gewährleistet werden, dass Fussgänger sicher über die Strasse gehen können. Beispielsweise mit einer Mittelinsel ohne Markierung eines Fussgängerstreifens, mit einer seitlichen Einengung der Fahrbahn oder mit der Markierung zweier «bfu-Füsschen» (vgl. Bild) auf dem Trottoir, welche die sicherste Stelle zum Überqueren der Strasse anzeigen.

Kanton SG
Baudepartement

Checkliste Fussgängerstreifen (FGS) V4.2
In Anlehnung an: VSS 640 241, Lfu, Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze"

Tiefbauamt Kreis: _____ Sogennr.: _____

1. Administration

Formular ausgefüllt durch: _____ Zeit: _____
 Datum: _____ Gemeinde / Ort: _____
 Strasse (Nummer/Name): _____ y _____
 FGS-Ortlichkeit: _____ Landeskoordinaten: _____ x _____
 RMS Kl. SG: _____ KM: _____ INGE Nummer: _____

FGS angeordnet ja nein Aktennummer: _____ nein Querungsstelle ohne FGS-Markierung

A 1 Strassenkategorie

- Kantonsstrasse
- Gemeindestrasse
- Hauptstrasse (blau)
- Nebenstrasse (weiss)
- Weitere _____

A 2 Strassentyp

- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Verbindungsstrasse (VS)
- Hauptsammelstrasse (HSS)
- Sammelstrasse (SS)
- Erschliessungsstrasse (ES)

A 3 FGS-Lage

- Knoten ohne Vortrittsregelung (Rechtsvortritt)
- Knoten mit Lichtsignalsteuerung
- Knoten mit Vortrittsregelung (sig. Hauptstr. - Vortrittsaufhebung mit Signalen)
- Knoten mit Kreisverkehr
- Freie Strecke
- Weitere _____

A 4 Verkehrsregimes

- Normal
- Mit Radstreifen
- Kernfahrbahn
- Mit Mehrzweckstreifen
- Weitere _____

A 5 Fahrrichtungen

- Fahrtrichtung 1: _____
- Fahrtrichtung 2: _____

2. Betriebstechnische Voraussetzungen für die Anordnung eines FGS

B1	Erfordernis eines FGS aufgrund: Frequenz auf der zu querenden Strasse (DTV)	FZ/Tag	< 1000 FZ/d 1 Pt.	1000-3999 FZ/d 0 Pt.	4000-7999 FZ/d 1 Pt.	> 8000 FZ/d 2 Pt.
B2	Erfordernis eines FGS aufgrund: Frequenzen Fussgänger während Spitzenstunden (drei bis fünf meistbelastete Stunden) Abschätzung aufgrund Aufnahme vor Ort		< 50 FG/h 0 Pt.	50-400 FG/h 1 Pt.	> 400 FG/h 2 Pt.	
B3	Erfordernis eines FGS aufgrund: Vorhandener Nutzergruppen / Notwendigkeit eines FGS erhöht sich bei Vorhandensein bestimmter Nutzer	<input type="checkbox"/> Kinder / Schüler <input type="checkbox"/> Wanderweg <input type="checkbox"/> Senioren <input type="checkbox"/> Personen mit Behinderung <input type="checkbox"/> Veló	Keine speziellen Nutzergruppen 0 Pt.	Vereinzelte spezielle Nutzergruppen 1 Pt.	Häufig spezielle Nutzergruppen 2 Pt.	
B4	Erfordernis eines FGS aufgrund: Abstand zum nächsten FGS mit derselben Wunschlinie		< 50 m 0 Pt.	> 50 m 1 Pt.		
B	Gesamtbeurteilung der betriebstechnischen Voraussetzung (Gesamtpunktzahl B1-B4)		0-1 Punkte Voraussetzung nicht gegeben	2 Punkte Voraussetzung eher nicht gegeben	3 Punkte Voraussetzung eher gegeben	4 Punkte Voraussetzung gegeben

3. Erfahrungen am bestehenden FGS

C1	Unfälle mit Fussgängerbeteiligung während den letzten fünf Jahren	Unfälle	0 Unfälle	1-3 Unfälle	> 3 Unfälle
C2	Reklamationen von Bewohnern, Verkehrsteilnehmer, Behörden	nein <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/>			Beschreibung: _____

4. Aufnahme

4.1 Skizze / Luftbild mit geschätzten Massen und Angaben zur Beleuchtung

N Bemerkungen

exists and that its name is spelled correctly

A (Übersicht) + B (relevantes Detail) Aufnahmerichtungen eintragen!



Bild 3: Relevantes Detail oder zweit

Bild 2: Sicht Fussgänger auf Fahrzeug

Bild 4: Sicht aus 50m, Fahrer Fahrtr. 2 Bei Knoten Sicht, sobald vorhanden

5. Beurteilung vor Ort		0 Punkte	1 Punkte	5 resp. 20 Punkte
D Zwingende Merkmale aus VSS SN640 241				
D1	Verkehrorientierte Strasse?	<input type="checkbox"/> Ja, Nein aber LSA		<input type="checkbox"/> Nein
D2	Lage innerorts?	<input type="checkbox"/> Ja, Nein aber LSA		<input type="checkbox"/> Nein
D3	Lage geeignet?	(s. 2. Betriebstechnische Voraussetzungen für die Anordnung eines FGS)		
D4	Lage entspricht der Wunschlinie?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Fraglich	<input type="checkbox"/> Nein
D5	Zulässige Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/> 30 oder 50 km/h	<input type="checkbox"/> 60 km/h	<input type="checkbox"/> 80 km/h
D6	Überholmöglichkeiten für MVV gemäss SSV vorhanden?	<input type="checkbox"/> Nein, Ja aber LSA		<input type="checkbox"/> Ja
D7	Ein zu überquerender Fahrstreifen pro Richtung?	<input type="checkbox"/> Ja, Nein aber LSA		<input type="checkbox"/> Nein
D8	Vorhandene Sichtweiten (für abbiegende FZ entsprechend vorh. für Fussgänger Beobachtungsabstand 50 cm ab Strassenrand)	<input type="checkbox"/> > 100m	<input type="checkbox"/> 55-100m	<input type="checkbox"/> < 55m
D9	Gesicherte Warteplätze für Fussgänger vorhanden? (separate nicht befahrbare Fläche)	<input type="checkbox"/> Ja, nicht befahrbar		<input type="checkbox"/> Nein, teilweise befahrbar aber nur für private Parkfelder ohne Kundenreservierung <input type="checkbox"/> Nein, generell befahrbar (Strasse, P., etc.)
E Ausrüstung				
E1	Mittelinsel (>= 1.50 m) vorhanden?	<input type="checkbox"/> Ja, Nein aber LSA Nein aber DTV < 1000	<input type="checkbox"/> Nein, DTV 1-4000	<input type="checkbox"/> Nein, DTV 4-8000 <input type="checkbox"/> Nein, DTV > 8000
E2	Falls FGS zusammen mit Velofort: Schlechtestes Attribut gut für die Beurteilung	<input type="checkbox"/> Furtbreite > 2m und Mittelinsel > 2.20m	<input type="checkbox"/> Fd. 1.50-2.00m und/oder Mf. 2.00-2.20m	<input type="checkbox"/> Fb. < 1.50m oder Mittelinsel < 2.00m
E3	Wartebereich ausreichend breit?	<input type="checkbox"/> >= 2.00m	<input type="checkbox"/> 1.50-1.99m	<input type="checkbox"/> < 1.50m
E4	Absenkung Strassenrand vorhanden?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
F Ausrüstung (nur ausfüllen wenn LSA)				
<input type="checkbox"/> Keine Bewertung erforderlich!				
F1	Fussgängerstreifen in Konflikt mit MVV Spuren?	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja	
F2	Ausrüstung für Sehbehinderte vorhanden?	<input type="checkbox"/> Ja oder teilweise	<input type="checkbox"/> nein nirgends	
G Kinder				
G1	Schmalere Inselempfänger (D 20 cm) vorhanden?	<input type="checkbox"/> Ja, keine Mittelinsel		<input type="checkbox"/> Nein
G2	Sichtbehinderungen auf Höhe 1.20m	<input type="checkbox"/> Nein, LSA		<input type="checkbox"/> Ja
G3	Spezielle Gefährdungen für Kinder mit fag (z.B. senkrecht auf Strasse führende Fusswege mit Gefälle)	<input type="checkbox"/> Nein, LSA		<input type="checkbox"/> Ja
H ÖV Haltestelle innerhalb 55 m				
<input type="checkbox"/> Keine Bewertung erforderlich!				
H1	Überholmöglichkeit bei Fahrbahnhaltestelle vor FGS liegend	<input type="checkbox"/> Nicht vorh., LSA	<input type="checkbox"/> Vorhanden	
H2	Sicht bei haltendem Bus (auch für überholenden Verkehr)	<input type="checkbox"/> FGS mit Mittelinsel und Sicht > 55m je Rtg. bei haltendem Bus, LSA	<input type="checkbox"/> FGS ohne Mittelinsel und Sicht > 55m je Rtg. bei haltendem Bus	<input type="checkbox"/> FGS mit / ohne Mittelinsel und < 55m Sicht bei haltendem Bus
I Behinderte				
I1	Anschlag 2-3 cm bei Mittelinsel?	<input type="checkbox"/> Ja, keine Mittelinsel	<input type="checkbox"/> Nein	
I2	Anschlag (2-3cm) zwischen Wartebereich und Fahrbahn?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	
I3	Neigung an Treppenauffahrten	<input type="checkbox"/> < 6%	<input type="checkbox"/> > 6%	
I4	Ausrichtung des Fussgängerstreifens	<input type="checkbox"/> ca. 90°	<input type="checkbox"/> ± 90°	
K Beleuchtung				
K1	Beleuchtung vorhanden?	<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein
K2	Lage für beide Fahrtrichtungen geeignet? Punktuelle Beleuchtung innerhalb 10m und jeweils positivem Kontrast Generelle Strassenbeleuchtung mit dmax=35m, korrekte Höhe / Leuchtmittel	<input type="checkbox"/> Punktuelle wechselseitige Beleuchtung des Fussgängerstreifens	<input type="checkbox"/> Ausreichende generelle Strassenbeleuchtung	<input type="checkbox"/> Quellbeleuchtung / Beleuchtung direkt über oder unter Strassenrand
K3	Höhe Lichtpunkt?	<input type="checkbox"/> 8m bis 10m	<input type="checkbox"/> > 10m / < 8m	<input type="checkbox"/> < 5.00m
K4	Effiziente Leuchtmittel?	<input type="checkbox"/> Ja		<input type="checkbox"/> Nein, offene Leuchten oder Leisten
L Signalisierung				
L1	Signal 4.11 "Standort eines Fussgängerstreifens" vorhanden?	<input type="checkbox"/> Ja, Nein aber LSA	<input type="checkbox"/> Nein	
L2	Inselempfänger vorhanden	<input type="checkbox"/> Ja, Nein aber LSA	<input type="checkbox"/> Nein	
M Diverses				
M1	Sichtbehinderung (z.B. parkierte Autos, Bepflanzung etc.)	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, geringfügig	<input type="checkbox"/> Ja
M2	Ablenkung des Fahrers vorhanden (Vortrittsregelung etc.)	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, geringfügig	<input type="checkbox"/> Ja, stark
M3	Zustand Markierung	<input type="checkbox"/> Gut	<input type="checkbox"/> Mittel	<input type="checkbox"/> Schlecht
M4	Weiteres Kriterium: _____	<input type="checkbox"/> (0 Pkt.)	<input type="checkbox"/> (1 Pkt.)	<input type="checkbox"/> (5 Pkt.) <input type="checkbox"/> (20 Pkt.)
TOTAL PUNKTE: _____		Beurteilung: _____		<input checked="" type="checkbox"/> > 3 Unfälle in 5 Jahren

Kanton SG Baudepartement	Checkliste Fussgängerstreifen (FGS) V4.2		
	In Anlehnung an: VSS 640 241, bfu, Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze"		
Tiefbauamt	Kreis: Gossau	Bogenr.: 1334.0	

1. Administration

Formular ausgefüllt durch:	M.Härte	Zeit:	30.11.1999 11:37:58
Datum:	05.02.2013	Gemeinde / Ort:	Bronschhofen
Strasse (Nummer/Name):	Konstanzerstrasse 46	Landeskoordinaten:	y2722601.542
FGS Örtlichkeit:	Furtbach	Lage geändert:	x1259576.65
KMS Nr. SG:	KSG5-K33	KM:	2.03
		INGE Nummer:	

FGS angeordnet ja nein Querungsstelle ohne FGS-Markierung
 Aktennummer: **11 / 2005**

A 1 Strassenkategorie	A 2 Strassentyp
<input checked="" type="radio"/> Kantonsstrasse	<input checked="" type="radio"/> Hauptverkehrsstrasse (HVS)
<input type="radio"/> Gemeindestrasse	<input type="radio"/> Verbindungsstrasse (VS)
<input type="radio"/> Hauptstrasse (blau)	<input type="radio"/> Hauptsammelstrasse (HSS)
<input type="radio"/> Nebenstrasse (weiss)	<input type="radio"/> Sammelstrasse (SS)
<input type="radio"/> Weitere	<input type="radio"/> Erschliessungsstrasse (ES)
A 3 FGS-Lage	A 4 Verkehrsregimes
<input type="radio"/> Knoten ohne Vortrittsregelung (Rechtsvortritt)	<input checked="" type="radio"/> Normal
<input type="radio"/> Knoten mit Lichtsignalsteuerung	<input type="radio"/> Mit Radstreifen
<input type="radio"/> Knoten mit Vortrittsregelung	<input type="radio"/> Kernfahrbahn
(s.g. Hauptstr. - Vortrittsaufhebung mit Signalen)	<input type="radio"/> Mit Mehrzweckstreifen
<input type="radio"/> Knoten mit Kreisverkehr	<input type="radio"/> Weitere
<input checked="" type="radio"/> Freie Strecke	A 5 Fahrrichtungen
<input type="radio"/> Weitere	Fahrrichtung 1 Will (SG)
	Fahrrichtung 2 Zuzwil (SG)

2. Betriebstechnische Voraussetzungen für die Anordnung eines FGS

B1	Erfordernis eines FGS aufgrund: Frequenzen auf der zu querenden Strasse (DTV)	3928 FZ/Tag	<input type="radio"/> <1000 FZ/d 1 Pt.	<input checked="" type="radio"/> 1000-3999 FZ/d 0 Pt.	<input type="radio"/> 4000-7999 FZ/d 1 Pt.	<input type="radio"/> >8000 FZ/d 2 Pt.
B2	Erfordernis eines FGS aufgrund: Frequenzen Fussgänger während Spitzenstunden (drei bis fünf meistbelastete Stunden) Abschätzung aufgrund Aufnahme vor Ort		<input checked="" type="radio"/> <50 FG/h 0 Pt.	<input type="radio"/> 50-400 FG/h 1 Pt.	<input type="radio"/> >400 FG/h 2 Pt.	
B3	Erfordernis eines FGS aufgrund: vorhandener Nutzergruppen / Notwendigkeit eines FGS erhöht sich bei Vorhandensein bestimmter Nutzer	<input checked="" type="checkbox"/> Kinder / Schüler <input type="checkbox"/> Wanderweg <input type="checkbox"/> Senioren <input type="checkbox"/> Personen mit Behinderung <input type="checkbox"/> Velo	<input type="radio"/> Keine speziellen Nutzergruppen 0 Pt.	<input checked="" type="radio"/> Vereinzelt spezielle Nutzergruppen 1 Pt.	<input type="radio"/> Häufig spezielle Nutzergruppen 2 Pt.	
B4	Erfordernis eines FGS aufgrund: Abstand zum nächsten FGS mit derselben Wunschlinie		<input type="radio"/> <= 50 m 0 Pt.	<input checked="" type="radio"/> > 50 m 1 Pt.		
B	Gesamtbeurteilung der betriebstechnischen Voraussetzung (Gesamtpunktzahl B1-B4)		<input type="radio"/> <=1 Punkte Voraussetzung nicht gegeben	<input checked="" type="radio"/> 2 Punkte Voraussetzung eher nicht gegeben	<input type="radio"/> 3 Punkte Voraussetzung eher gegeben	<input type="radio"/> 4 Punkte Voraussetzung gegeben

3. Erfahrungen am bestehenden FGS

C1	Unfälle mit Fussgängerbeteiligung während den letzten fünf Jahren	0 Unfälle	<input checked="" type="radio"/> 0 Unfälle	<input type="radio"/> 1-3 Unfälle	<input type="radio"/> >3 Unfälle
C2	Reklamationen von Bewohnern, Verkehrsteilnehmer, Behörden	nein	<input checked="" type="radio"/> nein	<input type="radio"/> ja	sehr geringe FGS-Frequenz: Zugang

5. Beurteilung vor Ort

	0 Punkte	1 Punkte	5 resp. 20 Punkte
D Zwingende Merkmale aus VSS SN640 241			
D1	Verkehrsenorientierte Strasse?	<input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA	<input type="radio"/> Nein
D2	Lage innerorts?	<input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA	<input type="radio"/> Nein
D3	Lage geeignet?	[s. 2. Betriebstechnische Voraussetzungen für die Anordnung eines FGS]	
D4	Lage entspricht der Wunschlinie?	<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Fraglich <input type="radio"/> Nein	
D5	Zulässige Geschwindigkeit	<input checked="" type="radio"/> 30 oder 50 km/h <input type="radio"/> 60 km/h <input type="radio"/> 80 km/h	
D6	Überholmöglichkeiten für MIV gemäss SSV vorhanden?	<input type="radio"/> Nein / Ja aber LSA	<input checked="" type="radio"/> Ja
D7	Ein zu überquerender Fahrstreifen pro Richtung?	<input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA	<input type="radio"/> Nein
D8	Vorhandene Sichtweiten (für abbiegende FZ entsprechend vorh. für Fussgänger Beobachtungsabstand 50 cm ab Strassenrand)	<input type="radio"/> >100m <input checked="" type="radio"/> 55-100m <input type="radio"/> <55m	
D9	Gesicherte Warbräume für Fussgänger vorhanden? (separate nicht befahrbare Fläche)	<input checked="" type="radio"/> Ja, nicht befahrbar	<input type="radio"/> Nein, teilweise befahrbar aber nur für private Parkfelder ohne Kundenfrequenz <input type="radio"/> Nein, generell befahrbar (Strasse, P., etc.)
E Ausrüstung			
E1	Mittelinsel (>= 1.50 m) vorhanden?	<input type="radio"/> Ja / Nein aber LSA / Nein aber DTV < 1000	<input checked="" type="radio"/> Nein, DTV 1-4000 <input type="radio"/> Nein, DTV 4-8000 <input type="radio"/> Nein, DTV >8000
E2	Falls FGS zusammen mit Velofurt: Schlechtestes Attribut gilt für die Beurteilung	<input type="radio"/> Furtbreite > 2m und Mittelinsel > 2.20m	<input type="radio"/> Fb. 1.50-2.00m und/oder Mi. 2.00-2.20m <input type="radio"/> Fb. <1.50m oder Mittelinsel <2.00m
E3	Wartebereich ausreichend breit?	<input checked="" type="radio"/> >= 2.00m	<input type="radio"/> 1.50-1.99m <input type="radio"/> <1.50m
E4	Absenkung Strassenrand vorhanden?	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	
F Ausrüstung (nur ausfüllen wenn LSA)			
<input checked="" type="checkbox"/> Keine Bewertung erforderlich!			
G Kinder			
G1	Schmalere Inselstutzpfosten (D 20 cm) vorhanden?	<input checked="" type="radio"/> Ja / keine Mittelinsel	<input type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein
G2	Sichtbehinderungen auf Höhe 1.20m	<input checked="" type="radio"/> Nein, LSA	<input type="radio"/> Ja
G3	Spezielle Gefährdungen für Kinder mit f&g (z.B. senkrecht auf Strasse führende Fusswege mit Gefälle)	<input checked="" type="radio"/> Nein, LSA	<input type="radio"/> Ja
H öV Haltestelle innerhalb 55 m			
<input type="checkbox"/> Keine Bewertung erforderlich!			
H1	Überholmöglichkeit bei Fahrbahnhaltestelle vor FGS liegend	<input checked="" type="radio"/> Nicht vorh. / LSA <input type="radio"/> Vorhanden	
H2	Sicht bei haltendem Bus (auch für überholenden Verkehr)	<input type="radio"/> FGS mit Mittelinsel und Sicht > 55m je Rtg. bei haltendem Bus, LSA	<input type="radio"/> FGS ohne Mittelinsel und Sicht > 55m je Rtg. bei haltendem Bus <input type="radio"/> FGS mit / ohne Mittelinsel und <55m Sicht bei haltendem Bus
I Behinderte			
I1	Anschlag 2-3 cm bei Mittelinsel?	<input checked="" type="radio"/> Ja / keine Mittelinsel <input type="radio"/> Nein	
I2	Anschlag (2-3cm) zwischen Wartebereich und Fahrbahn?	<input type="radio"/> Ja <input checked="" type="radio"/> Nein	
I3	Neigung an Trottoirauffahrten	<input checked="" type="radio"/> <6% <input type="radio"/> >6%	
I4	Ausrichtung des Fussgängerstreifens	<input checked="" type="radio"/> ca 90° <input type="radio"/> >90°	
K Beleuchtung			
K1	Beleuchtung vorhanden?	<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	
K2	Lage für beide Fahrrichtungen geeignet? Punktuelle Beleuchtung innerhalb 10m und jeweils positivem Kontrast Generelle Strassenbeleuchtung mit dmax=35m, korrekte Höhe / Leuchtmittel	<input type="radio"/> Punktuelle wechselseitige Beleuchtung des Fussgängerstreifens <input checked="" type="radio"/> Ausreichende generelle Strassenbeleuchtung	<input type="radio"/> Keine Beleuchtung / Beleuchtung direkt über ohne aufgr. Straassenbel.
K3	Hohe Lichtpunkt?	<input checked="" type="radio"/> 8m bis 10m <input type="radio"/> >10m <8m	<input type="radio"/> <5.00m
K4	Effiziente Leuchtmittel?	<input checked="" type="radio"/> Ja <input type="radio"/> Nein	<input type="radio"/> Nein, offene Leuchten oder Laternen
L Signalisierung			
L1	Signal 4.11 "Standort eines Fussgängerstreifens" vorhanden?	<input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA <input type="radio"/> Nein	
L2	Inselstutzpfosten vorhanden?	<input type="radio"/> Ja / Nein aber LSA <input type="radio"/> Nein	
M Diverses			
M1	Sichtbehinderung (z.B. parkierte Autos, Bepflanzung etc.)	<input checked="" type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja / geringfügig <input type="radio"/> Ja	
M2	Ablenkung des Fahrers vorhanden (Vortrittsregelung etc.)	<input checked="" type="radio"/> Nein <input type="radio"/> Ja / geringfügig <input type="radio"/> Ja, stark	
M3	Zustand Markierung	<input checked="" type="radio"/> Gut <input type="radio"/> Mittel <input type="radio"/> Schlecht	
M4	Weiteres Kriterium:	<input type="radio"/> (0 Pkt.) <input type="radio"/> (1 Pkt.) <input type="radio"/> (20 Pkt.)	

TOTAL PUNKTE: **15** Beurteilung: **5-19 Punkte: Massnahmen prüfen** >3 Unfälle in 5 Jahren

- rund 1'500 Fussgängerstreifen untersucht und bewertet
- etliche mit Mängel gespickt (z.B. überfahrbarer Warteraum, Beleuchtung)
- einige schlicht nicht notwendig

Hauptgrund für die Demarkierung der meisten Fussgängerstreifen

 fehlende Frequenzen

Demarkierung löst Emotionen aus



Aussagen stehen im Raum wie:

- Sie sind schuld wenn mein Kind angefahren wird!
- Ein Kinderleben ist unbezahlbar, das bisschen Farbe kostet nix!

Spannungsfeld



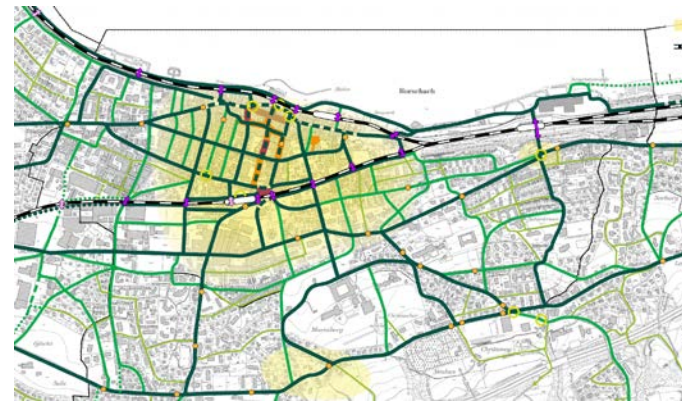
Wir stehen im Spannungsfeld

- Dies ist unsere Aufgabe

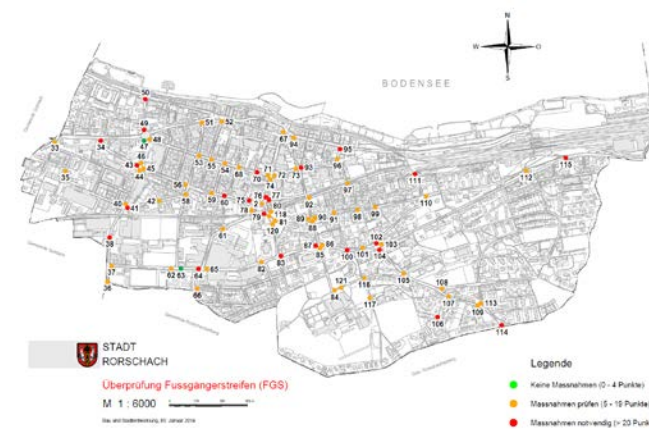
Fragen?

«Sicheres» Langsamverkehrsnetz in Rorschach

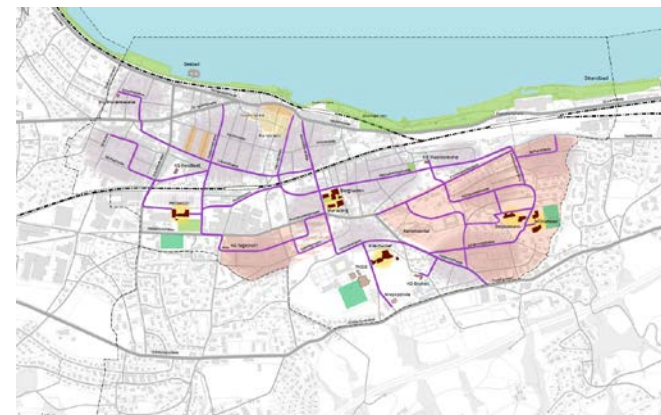
FG-Konzept



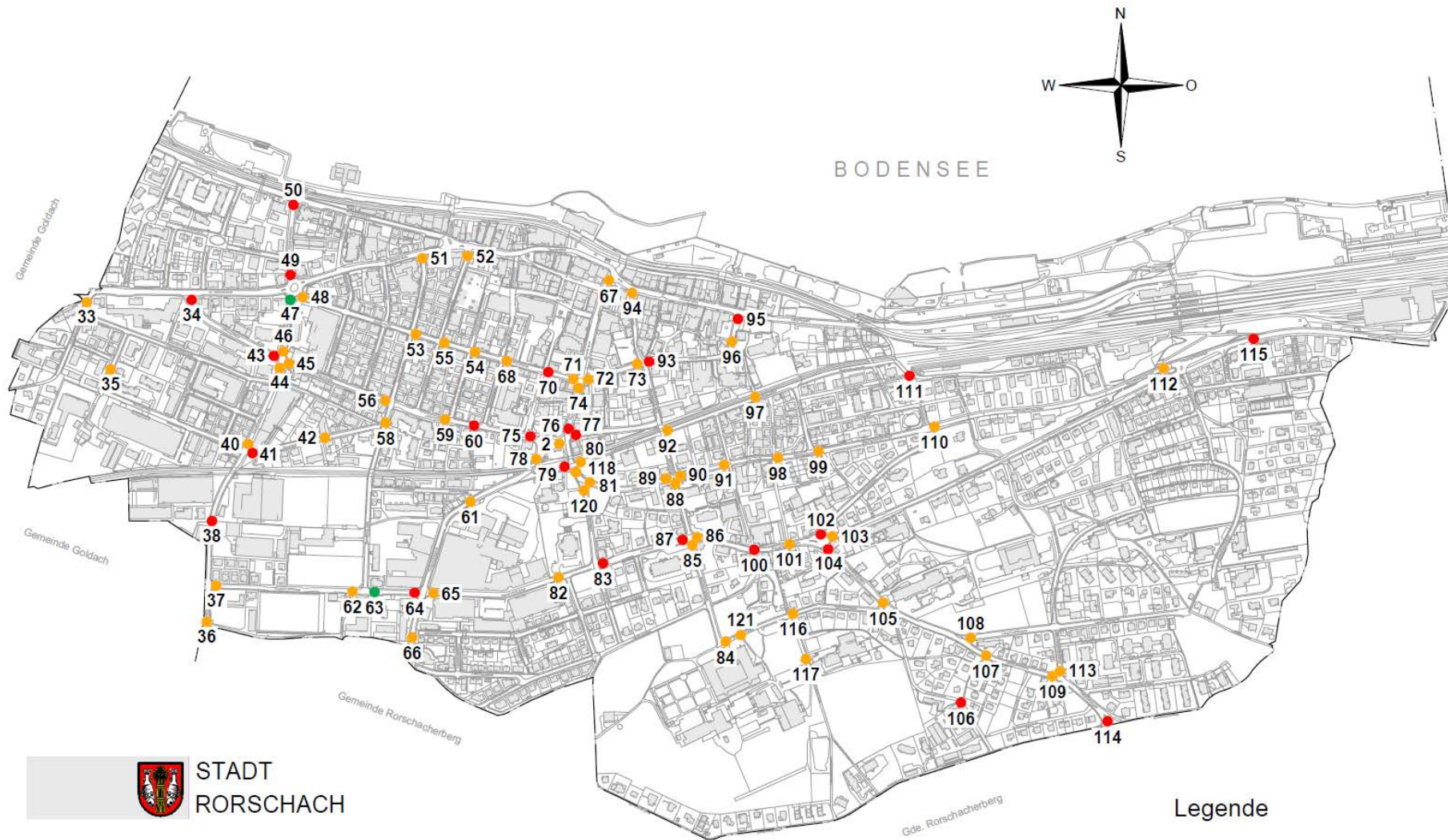
Erfassung
Fussgängerstreifen



Schulwegkonzept

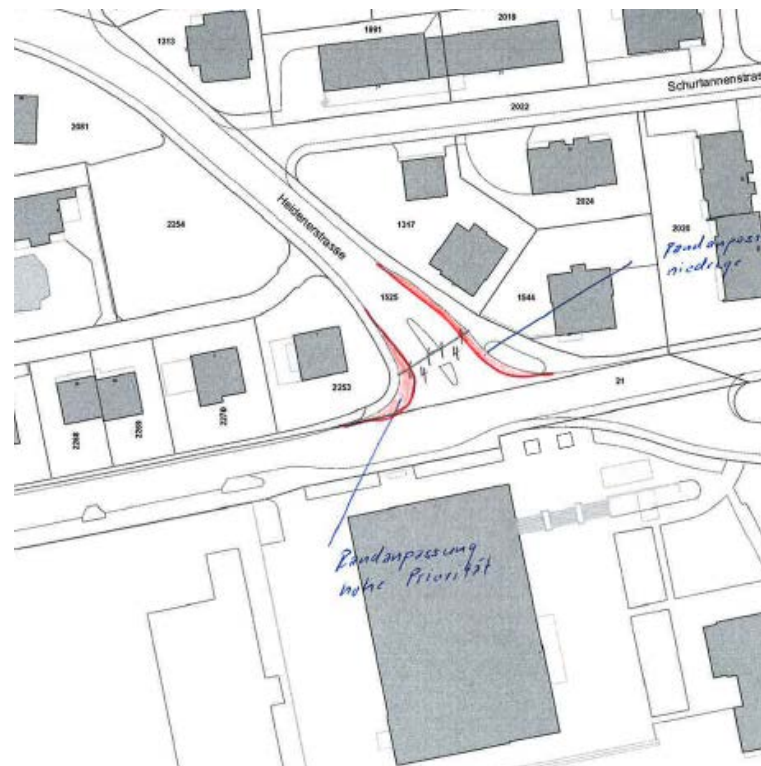
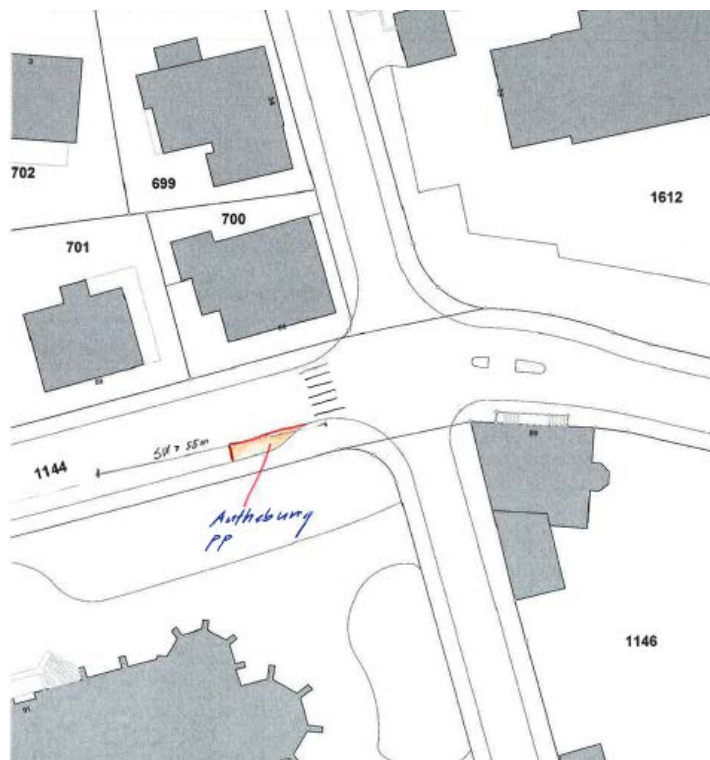
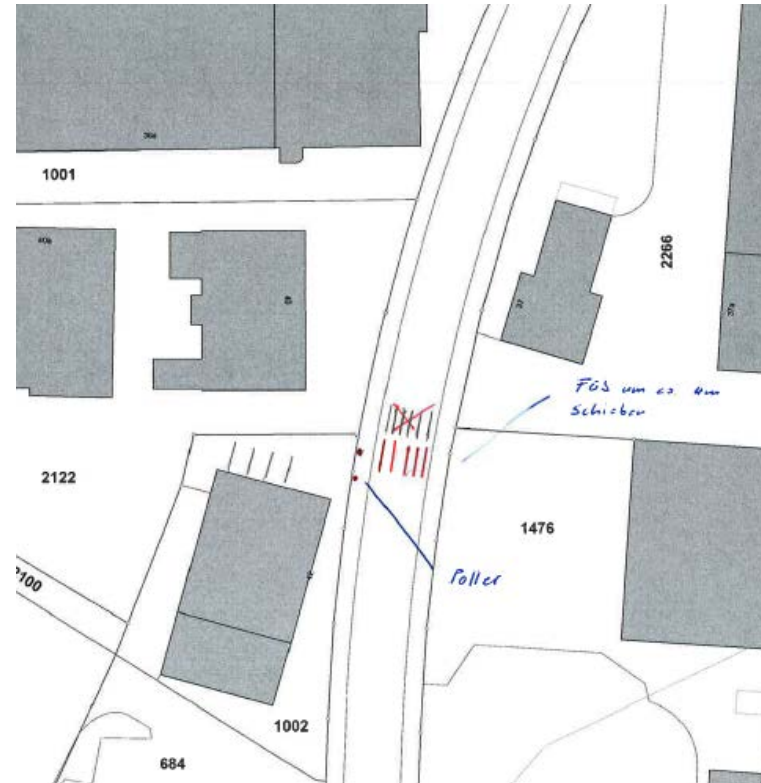
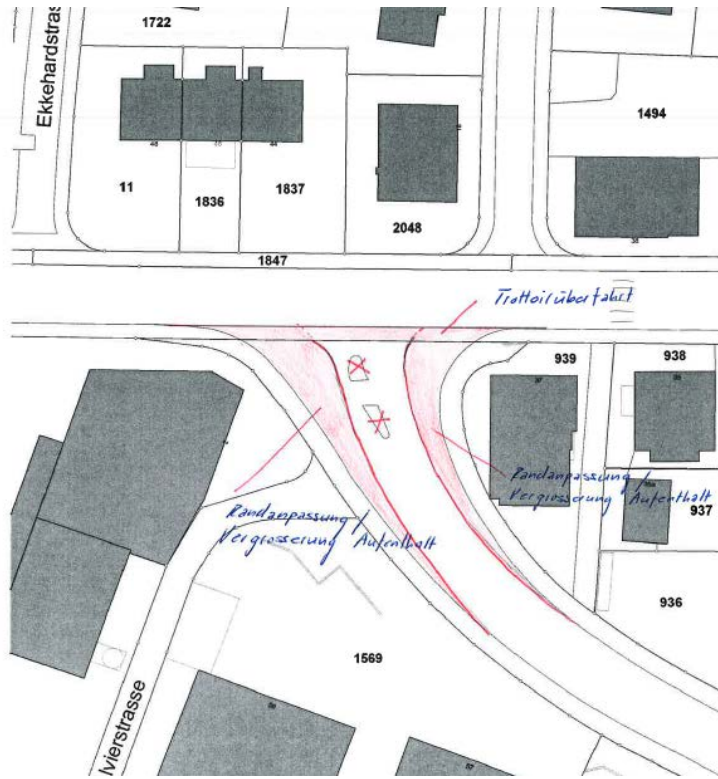


Fussgängerstreifen in der Stadt Rorschach



- rund 70 Fussgängerstreifen untersucht und bewertet
- rund 30 Fussgängerstreifen weisen Massnahmenbedarf auf (Sicherheit)
- rund 12 Fussgängerstreifen haben hohe Priorität

Massnahmenskizzen für Fussgängerstreifen mit Massnahmenbedarf



Massnahmenskizzen für Fussgängerstreifen
mit Massnahmenbedarf

30 Fussgängerstreifen mit Handlungsbedarf

- Massnahmen bei 5 Fussgängerstreifen bereits umgesetzt
- Verschiebung von 10 Fussgängerstreifen (Sofortmassnahmen)

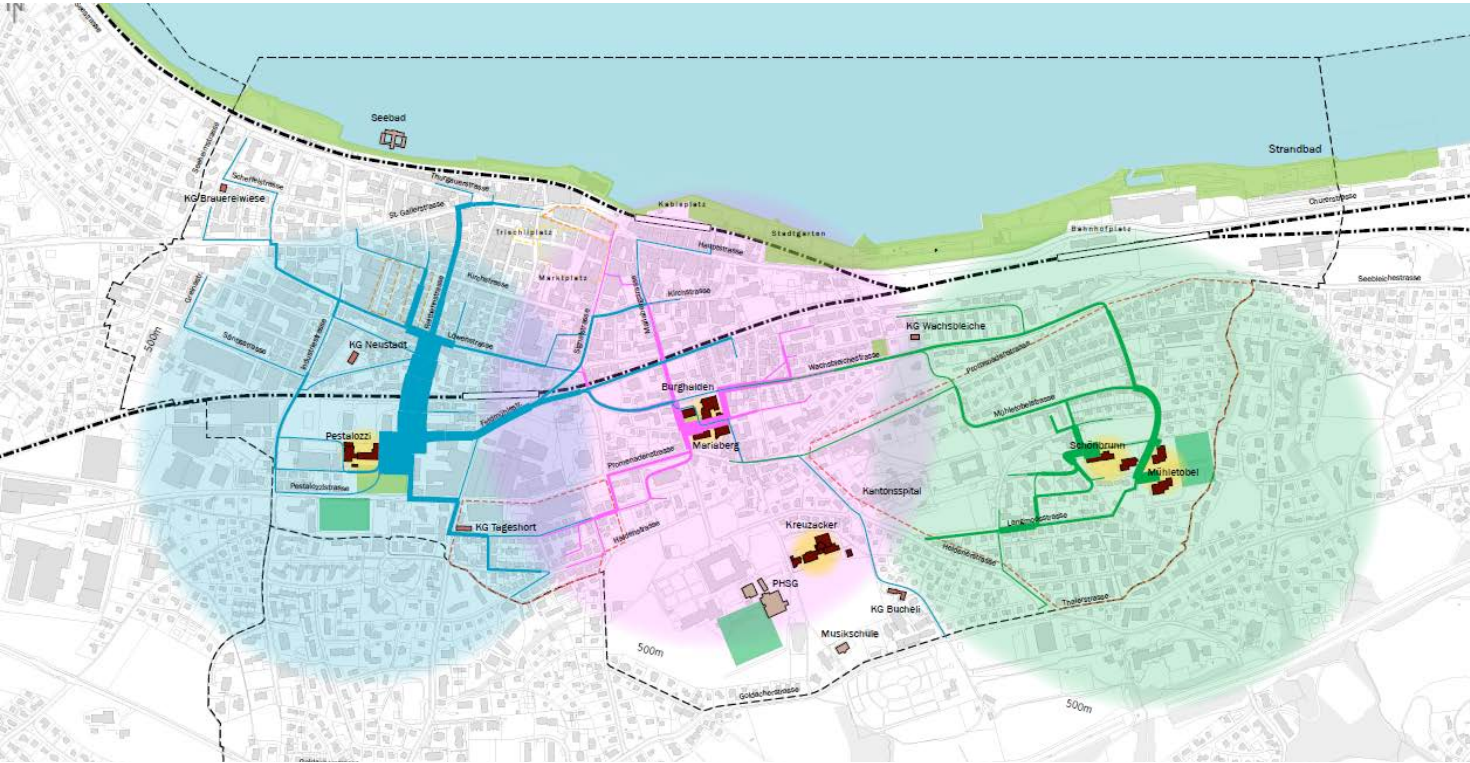
Beschluss Stadtrat

- Aufhebung 3 Fussgängerstreifen (Sofortmassnahmen)
- Bereinigung 12 Fussgängerstreifen in laufenden Projekten (u.a. Schulwegplanung)
 - Strassenprojekte
 - Bauliche Massnahmen
 - Aufhebungen (u.a. Entwicklung Stadtbahnhof)

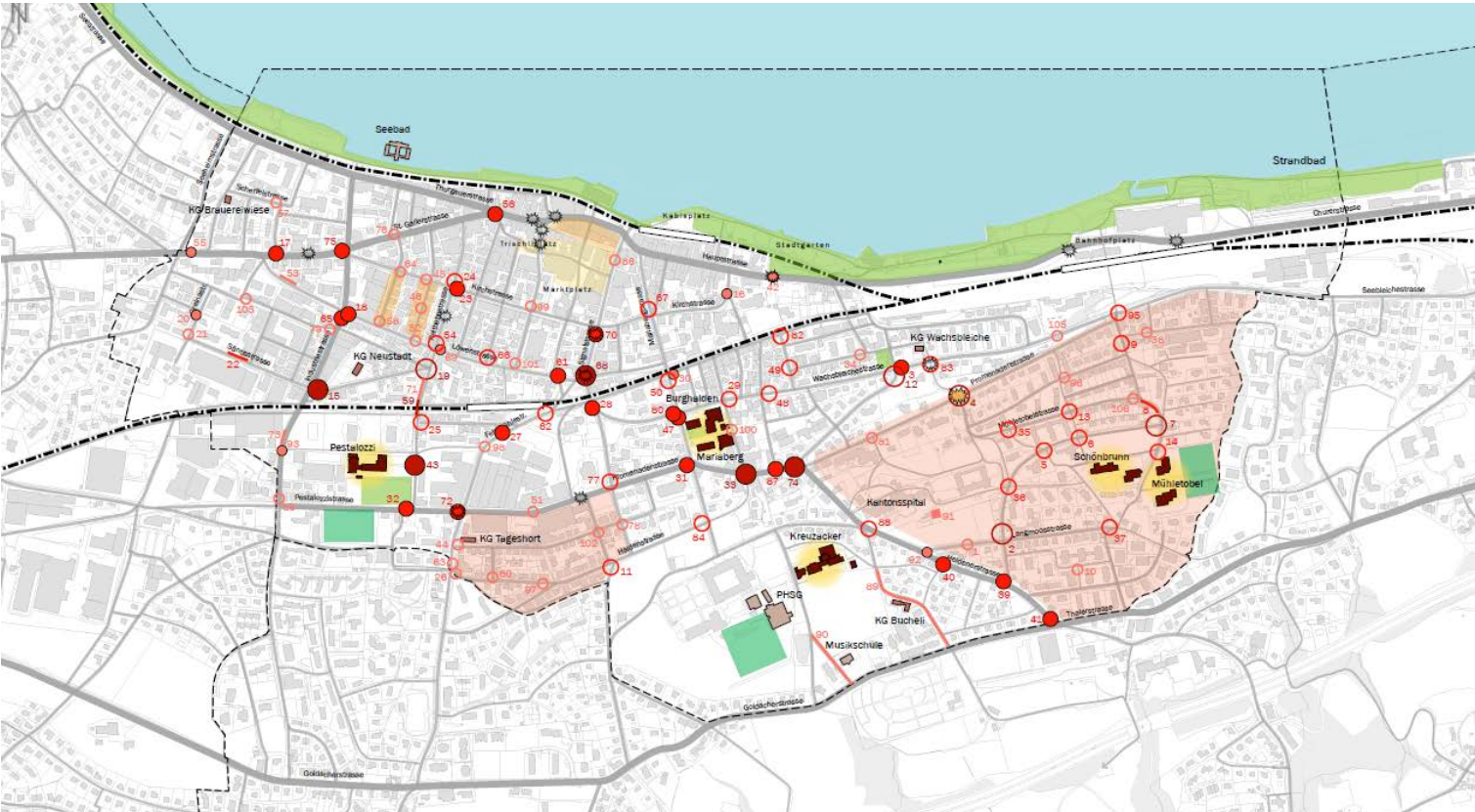


Lösungen mit Kapo gefunden

Erarbeitung Schulwegkonzept

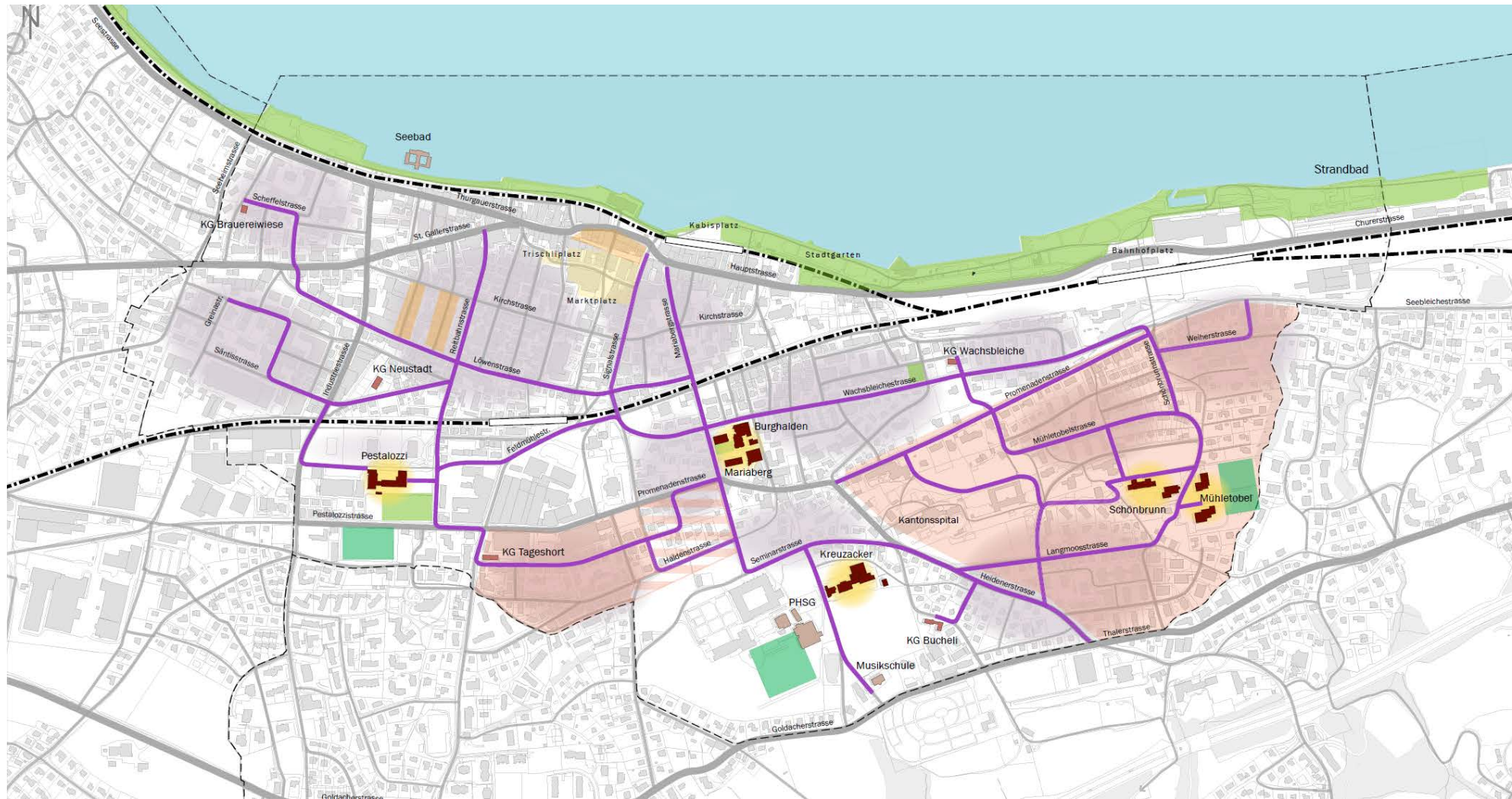


Schulwege



Schwachstellen
106 zu 37

Schulwegkonzept



23 Massnahmen

- 12 Massnahmen betreffen nur Schulwegplanung
- 11 Massnahmen bereits im Rahmen Fussgängerstreifen erfasst

Zusammenstellung Massnahmenbedarf und Umsetzungsplanung

1 Massnahme betrifft nur Projekt Fussgängerstreifen

- Keine Aktivität

12 Massnahmen betreffen nur Schulwegplanung

- 2 keine Aktivität
- 6 in Planung
- 1 in Umsetzung
- 3 umgesetzt

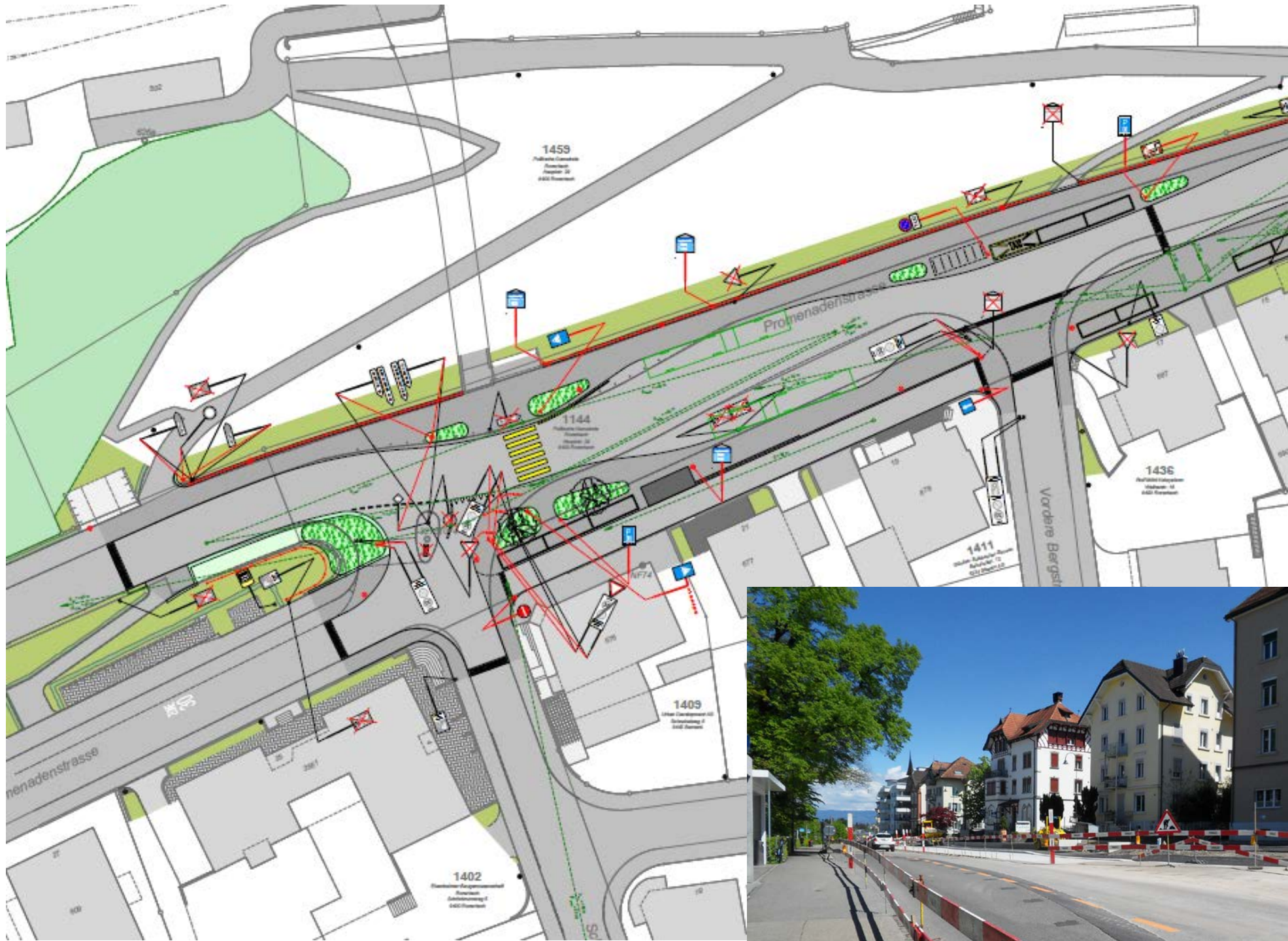
11 Massnahmen betreffen Fussgängerstreifen und Schulwegplanung

- 2 keine Aktivität
- 5 in Planung
- 0 in Umsetzung
- 4 umgesetzt

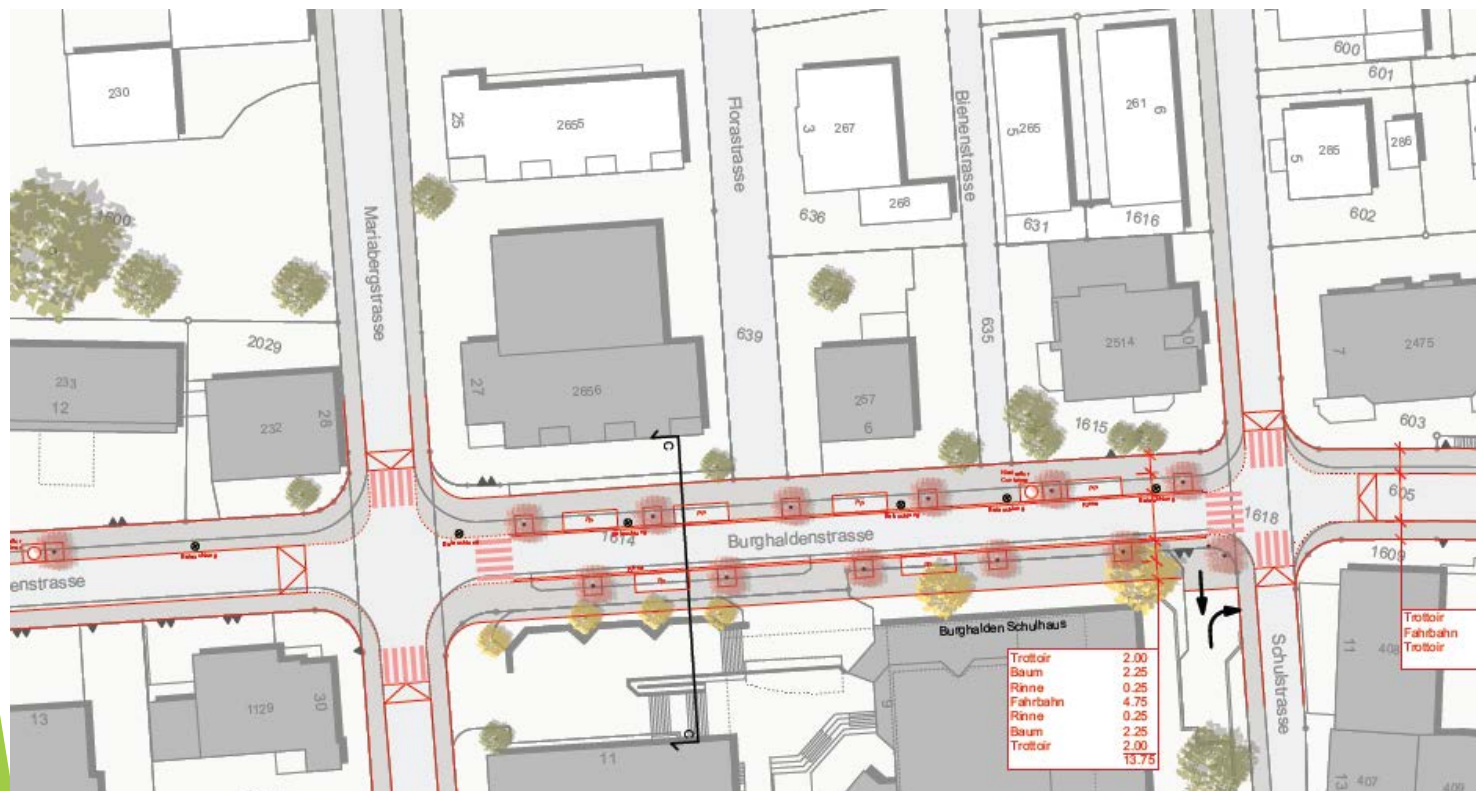
Bilder «umgesetzte» Massnahmen



Bilder Massnahmen «in Umsetzung»



Beispiele Massnahmen «in Planung»



Kommunikation gegenüber Eltern



Sichere Schulwege



Liebe Eltern

Der Schulweg ist für alle Schüler/innen wichtig – vom Kindergarten bis zur Oberstufe. Die Verantwortung für den Schulweg tragen die Eltern. Wir als Schule möchten Sie als Eltern jedoch unterstützen, dass all unsere Kinder den Schulweg sicher bewältigen können.

In Ihrer Hand halten Sie einen Plan mit den gekennzeichneten optimalen Schulwegen in Rorschach. Zusammen mit der Kantonspolizei und externen Fachpersonen hat die Stadt Rorschach den Grundstein gelegt, um seine Schulwege noch sicherer zu machen. Da nicht für jedes Kind der eigene Schulweg von Zuhause bis zum Schulhaus gesichert werden kann, haben wir uns auf die Haupttrouten konzentriert. Die Stadt Rorschach wird diese Wege mit baulichen Massnahmen gezielt sicherer machen. Wir empfehlen Ihnen, mit Ihrem Kind diese Wege bewusst zu wählen. Ziel ist es, dass Ihr Kind den Schulweg alleine geht und vielseitige Erfahrungen machen darf.

Wir bitten Sie, Ihr Kind auf keinen Fall mit dem Auto in die Schule zu bringen. Rund um unsere Schulareale entsteht durch diese Eltern-Taxis eine massive Gefahr für alle zu Fuss gehenden Schüler/innen. Lassen Sie ihrem Kind den Freiraum, den Schulweg zu geniessen und spannende Entdeckungen zu machen.

Schulrat Rorschach



Tempo-30-Zone

Sie dürfen die Strasse überall queren (wenn es keinen Fussgängerstreifen hat), aber Sie haben keinen Vortritt.

Sehen kommt deshalb vor Gehen. Suchen Sie den Blickkontakt mit Fahrzeuglenkern. Für Kinder gilt: Am Randstein anhalten, «luce, lose, laufe» (Verhalten wie am Fussgängerstreifen).

Begegnungszone

Sie dürfen den ganzen Strassenraum zum Flanieren benutzen, denn Sie haben immer Vortritt.

Trotzdem:

- Achten Sie auf das Verkehrsgeschehen.
- Behindern Sie Fahrzeuge nicht unnötig.

Kurz und bündig:

- Der Schulweg ist für alle Schüler/innen wichtig.
- Die Verantwortung für den Schulweg tragen die Eltern.
- Die Stadt Rorschach sorgt für einen sicheren Schulweg.
- Wählen Sie bewusst den empfohlenen Schulweg.
- Verzichten Sie auf Autofahrten zur Schule (Eltern-Taxis).

Fragen?