



Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade
Uffizi federal da vias



Bundesamt für Bildung und Wissenschaft
Office fédéral de l'éducation et de la science
Ufficio federale dell'educazione e della scienza
Uffizi federal da scolaziun e scienza
Federal Office for Education and Science

a r e
.....

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



PROMPT

EMPFEHLUNGEN ZUR FÖRDERUNG DES FUSSVERKEHRS IN STÄDTEN

Zusammenfassung

Zürich, 31. Mai 2005

IBV

Ingenieurbüro für Verkehrsplanung W. Hüsler AG
Olgastrasse 4, CH - 8001 Zürich, Tel. / Fax +41 (0)44 252 13 - 23 / - 20
ibv@ibv-zuerich.ch www.ibv-zuerich.ch

PROMPT_Empfehlungen_050531.doc

Inhaltsverzeichnis:

1. Massnahmen und Lösungsansätze.....	3
2. Integration und Umsetzung	9
3. Wissenslücken und Empfehlungen für weitere Forschungsvorhaben auf Bundesebene	11

1. Massnahmen und Lösungsansätze

Die Empfehlungen aus dem „PROMPT Schlussbericht Schweiz“ (März 2005) zu Massnahmen und Lösungsansätzen sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Sie dienen der Verwaltung als Übersicht über die Massnahmen und Lösungsansätze sowie die entsprechenden Interventionsebenen.

Bei den Interventionsbereichen handelt es sich je nach Massnahme um kommunale, kantonale und/oder nationale Ebene/n (in der Tabelle nicht unterschieden). Die Interventionsbereiche sind folgendermassen zusammengefasst:

Politik:

Mobilitätspolitik, Gesundheitspolitik, Umweltpolitik, Raumplanungspolitik, Strassen- und Sicherheitspolitik, Forschungs- und Bildungspolitik, Leitbilder und Strategien

Planung:

Raumplanung und Raumentwicklung

Finanzen:

Finanzierung und Investitionen, Verteilung der Mittel

Recht:

Gesetze, Normen, Richtlinien

Image:

Bewusstsein und Wissen

Empfehlungen zu Integration und Umsetzung von Massnahmen und Lösungsansätzen
siehe Kapitel 2

Wissenslücken und Empfehlungen für weitere Forschungsvorhaben auf Bundesebene siehe
Kapitel 3

Tabelle 1: Empfehlungen

Empfehlungen von Massnahmen und Lösungsansätzen zur Förderung des Fussverkehrs in Städten					
Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche ¹				
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Image
1. Genügendes Flächenangebot für Zufussgehende	x	x	x	x	x
Flächenanteil im öffentlichen Raum für Zufussgehende festlegen pro Quartier mit 50%		x		x	
Mindestbreite für Trottoir 2.5m, entlang stark befahrener Strassen mind. 3.00m, sowie breiter nach Bedarf		x		x	
Hindernisfreiheit auf Gehbereichen garantieren		x		x	
2. Genügend dichtes Fusswegnetz	x	x	x	x	x
Direktere Fusswege, auch diagonale Verbindungen, genügende Netzdichte, Maschenweite max. 100m		x		x	
3. Direkte Zugänge zu Haltestellen und Bus/Tram	x	x	x	x	x
Angebot von direkten Querungsmöglichkeiten mindestens vor und nach der Bus- resp. Tram-Haltestelle, Kap-haltestellen mit Mischverkehr und Mittelinseln erhöhen die direkte und sichere Zugänglichkeit		x	x	x	
3 Varianten für Haltestellenplattformhöhe: hoch 24-30cm für ebenerdigen Einstieg für alle, mittelhoch 15-16cm (Einstieg für Rollstuhl mit Fahrzeugrampe), Kissenlö-sung für den Rollstuhleinstieg bei einer Türe. Bei allen 3 Varianten ist eine genügende Haltestellenbreite für den Rollstuhleinstieg erforderlich.		x	x	x	
Mobile Rampen in allen Bus- und Tramfahrzeugen mit-führen		x	x	x	
Zugang und Einstieg bei Tram- und Bushaltestellen für Blinde und Sehbehinderte hervorheben		x	x	x	
Fussgänger-Grün bei Lichtsignalanlagen koordiniert mit Bus-/Trameinfahrt ohne gleichzeitiges Grün für MIV		x		x	

¹ Bei den übergeordneten Massnahmenbereichen (1-16) sind alle Interventionsbereiche betroffen und darum mit einem Kreuz versehen, bei den Massnahmen im Detail sind die hauptsächlich betroffenen Bereiche angekreuzt.

Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche				
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Image
4. Verminderung der Trennwirkung von Strassen, Reduktion von Umwegen	x	x	x	x	x
Punktuelle Querungsmöglichkeiten (stufenlos) mindestens alle 50-75m bei grösseren Strassen (max. Umwegzeit 1 Minute)		x	x	x	
Flächenhafte Querungsmöglichkeiten bei siedlungsorientierten Strassen oder Strassen mit Nutzungsvielfalt (in Tempo 30-Zonen, Begegnungszonen)		x		x	
Querungsmöglichkeiten zwischen Parkfeldern mindestens alle 25-30m bei siedlungsorientierten Strassen		x	x	x	
Unterführungen mit oberirdischen Querungshilfen ergänzen		x	x	x	
Verzicht auf Trennelemente wie Gitter, Ketten, Zäune		x		x	
Aufhebung des „Querungsverbot“ 50m vor/nach Fussgänger-Streifen (VRV Art. 47, Abs. 1)				x	
Anordnung von Fussgänger-Streifen bei Einmündungen und Kreuzungen von Strassen in Gehweglinie (nicht hinter die Einmündung zurückversetzt)		x		x	
Querungen von Einbahnstrassen speziell ausführen, insbesondere bei mehreren Fahrbahnen		x			
5. Kurze Querungen über Fahrbahnen	x	x	x	x	x
Verkürzen der Querungsdistanzen und Wartezeiten durch Mittelinseln, Trottoirnasen, schmale Fahrbahnen (Fahrbahnmindestbreite bei Querungsstellen nicht überschreiten)		x	x	x	
Wartezeit bei LSA max. 40sec., kein gleichzeitiges Grün für MIV (Abschaffung Konfliktgrün)		x		x	
6. Vermeidung der Zerschneidung von Gehwegen durch Fahrbahnen	x	x	x	x	x
Trottoirüberfahrten resp. durchgezogenes Trottoir bei Einmündungen und Kreuzungen von Quartierstrassen		x	x	x	
7. Verminderung der Verkehrsimmissionen und Erhöhung der Sicherheit	x	x	x	x	x
Tempo 30 flächendeckend auf Quartierstrassen		x	x	x	
Begegnungszonen für publikumsintensive Strassen, Wohnstrassen, Schul- und Kindergartenumgebung, bei speziellen Bus- und Tramhaltestellen, speziell auch in Neubaugebieten		x	x	x	
Ergänzen der LSV mit Grenzwerten für Aussenlärm auf Fussgänger-Flächen				x	

Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche				
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Image
8. Vermeidung von Veloverkehr auf Gehwegen	x	x	x	x	x
Angebot eines vollständigen und sicheren Velowegnetzes (auf Strassen und Wegen ausserhalb von Trottoirs und Gehbereichen)		x	x	x	
Der Veloverkehr ist als Teil des Fahrverkehrs (mit höheren Geschwindigkeiten als der Fussverkehr) grundsätzlich auf der Fahrbahn zu führen		x		x	
Bei der Mitbenutzung von Gehflächen (z.B. in Strassenbereichen ohne Autoverkehr) ist der Veloverkehr nur mit reduzierter Geschwindigkeit zuzulassen, um Konflikte mit dem Fussverkehr zu vermeiden				x	
9. Verbesserung der Infrastruktur der Fussverkehrsflächen für Mobilitätsbehinderte	x	x	x	x	x
Querungsstellen absenken und für Blinde und Sehbehinderte Personen hervorheben (Markierung, Belagswechsel, 3cm Absatz oder gleich hohe Abschrägung zur Fahrbahn, mit dem Blindenstock spürbar). Dem unerwünschten Befahren durch Velos ist durch ein sicheres Angebot für Velos auf der Fahrbahn zu begegnen		x	x	x	
Zugänge zu wichtigen öffentlichen Gebäuden hervorheben (Markierung, Belagswechsel)		x	x	x	
Alternativen zu Treppen und nicht rollstuhlgängigen Steigungen anbieten		x	x	x	
Alle FG-LSA mit taktiler Ausrüstung für Blinde und Sehbehinderte, sowie Beschriftung für Blinde		x	x	x	
10. Kurze Distanzen zu wichtigen Einrichtungen, Bus- und Tramhaltestellen	x	x	x	x	x
Angebot von entsprechenden Einrichtungen pro Quartier festlegen (Treffpunkte wie Café, Restaurants, Kiosk, Take-away, von Treffpunkten, die bis Mitternacht geöffnet sind, sowie öffentliche WC, Telefonkabinen und weiteres) Richtlinien: Distanz zu Lebensmittelläden max.500m Distanz zu Bus-/Tramhaltestellen max. 300 m Luftlinie resp. max. 5 Minuten Gehzeit (Steigungen und Wartezeiten berücksichtigt)		x	x	x	

Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche				
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Image
11. Belebte Umgebung – „Häuser mit „Augen und Ohren“, auch nachts	x	x	x	x	x
Genügender Wohnanteil in Erd- oder 1. OG in Gebäuden entlang Gehwegen, in Gebäuden bei Tram und Bushaltestellen (unbewohnte Fassadenlänge max. 50m)		x		x	
Hauszugänge auf Strassen- resp. Gehwegseite		x		x	
Durchmischte Quartiere mit verschiedenen Nutzungen (weder reine Wohnzonen noch reine Dienstleistungs- und Gewerbebezonen)		x		x	
Ausgestaltung der Zwischenräume zwischen öffentlichen, privaten resp. halbprivaten Räumen so, dass keine Angsträume entstehen		x		x	
12. Erhöhung der Geh- und Aufenthaltsqualität	x	x	x	x	x
Genügendes Angebot von Plätzen (unter spezieller Berücksichtigung der Nutzbarkeit auch für Kinder und Jugendliche), Sitzgelegenheiten, Begrünung, Wasserstellen (Brunnen, Becken, Bachläufe) Richtlinien: Sitzgelegenheit mindestens alle 100m Trinkwasserstellen mindestens alle 500m		x	x	x	
Begrünungs- und Beschattungskonzept von Gehwegen Richtlinie: Anzahl Bäume, Plätze und Anteil Begrünung per km Gehweg festlegen Anzahl und Fläche von Grün- und Erholungsanlagen pro Quartier festlegen		x	x	x	
Angebot unterschiedlicher Gehflächen-Beläge (glatte/raue/ kiesartige Oberflächen etc.)		x	x	x	
13. Saubere und gut unterhaltene Wege und Plätze	x	x	x	x	x
Regelmässige Reinigung, genügend Abfallbehälter		x	x	x	
Priorität bei der Schneeräumung		x	x	x	
Genügender Unterhalt (Sanierung von Löchern, Wasserlachen, Rissen etc.)		x	x	x	
14. Angepasste Beleuchtung	x	x	x	x	x
Beleuchtungskonzept für Fusswegnetze inkl. Trottoir und Plätzen, sowie Querungshilfen		x	x	x	
Berücksichtigung von Nachspazierwegen mit reduzierter Beleuchtung („Sternen- und Mondwege“)		x			

Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche				
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Image
15. Gute Orientierungsmöglichkeiten, auch für Auswärtige	x	x	x	x	x
Kommunales Informationskonzept Richtlinien: Stadtplan mit Fusswegen und Zeitangaben		x	x	x	
Stadtplanausschnitte für öV-Haltestellen mit allen Fusswegverbindungen, Angabe von Treppen		x	x	x	
Orientierungspläne bei allen wichtigen Zielen, insbesondere bei öV-Haltestellen		x	x	x	
Wegweisung zu den wichtigen Zielen, mit Zeitangaben		x	x	x	
16. Gute Ausstattung von Bus- und Tram-Haltestellen	x	x	x	x	x
Wartehalle mit einsehbarem Wind- und Wetterschutz, Beschattung (1 Baum)		x	x	x	
Genügend Sitzplätze, mindestens 4 gedeckt, mindestens 4 ungedeckt		x	x	x	
Informationen (Fahrplan, Streckenplan, Ortsplan, Wegweisung zu wichtigen Zielen in der Umgebung)		x	x	x	
Gute Beleuchtung von Wartehalle und Informationen		x	x	x	
Abfallbehälter und Aschenbecher		x	x	x	

2. Integration und Umsetzung

Massnahmen zum Abbau von institutionellen Hindernissen und Umsetzungshindernissen zur Förderung des Fussverkehrs in Städten

Tabelle 2: Integration und Umsetzung

Massnahmen zum Abbau von institutionellen Hindernissen und Umsetzungshindernissen						
Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche ²					
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Verwaltung	Image
1. Organisation der Verwaltung	x	x	x	x	x	x
Leicht erreichbare Anlaufstelle für die Bevölkerung schaffen, die Anliegen und Vorschläge betreffend den Fussverkehr entgegen nimmt (Telefon, Internet etc.)					x	
Interne Struktur mit ämterübergreifender Kommission oder Stelle einrichten, die unbürokratisch und pragmatisch mit den Anliegen von Zufussgehenden umgeht					x	
Stelle oder Person innerhalb der Verwaltung bestimmen, die alle Projekte aus Fussgängersicht überprüft					x	
Verantwortliche Person für jedes Projekt bezeichnen (Leadership)					x	
Fachstellen für den Fussverkehr auf allen Ebenen einsetzen (Bund, Kantone, Gemeinden)					x	
2. Finanzielle Ressourcen, Anreize	x	x	x	x	x	x
Schaffung eines Spezialfonds zur effizienten Realisierung von kleineren Fussgänger-Projekten			x	x	x	
Bonus-System für Gemeinden und Kantone einführen zur Belohnung von Aktivitäten für den Fussverkehr			x	x	x	
Unterstützung von Initiativgruppen und Personen ausserhalb der Verwaltung, die sich für den Fussverkehr einsetzen (z.B. lokale Quartiergruppen)			x		x	
3. Zusammenarbeit und Beteiligung	x	x	x	x	x	x
Alle Ebenen, Betroffene und potentiell Involvierte einbeziehen - Polizei, Gewerbe, Politik	x	x			x	
Einbezug von Frauen und Behinderten in die Planung v.a. bezüglich Sicherheit im öffentlichen Raum, Zugang zu Haltestellen etc	x	x			x	

² Bei den übergeordneten Massnahmenbereichen (1-13) sind alle Interventionsbereiche betroffen und darum mit einem Kreuz versehen, bei den einzelnen Massnahmen sind die hauptsächlich betroffenen Bereiche angekreuzt.

Massnahmen und Lösungsansätze	Interventionsbereiche					
	Politik	Planung	Finanzen	Recht	Verwaltung	Image
4. Pragmatische und langfristige Strategien, Gelegenheiten nutzen	x	x	x	x	x	x
Doppelstrategie anstreben: einerseits kleine, pragmatische Schritte realisieren und andererseits Akzeptanz für das Zufussgehen und längerfristige Umsetzungen erhöhen	x	x		x	x	x
Alle Gelegenheiten für Verbesserungen nutzen im Zusammenhang, wenn Veränderungen anstehen (z.B. Infrastruktur)		x			x	
5. Bewusstsein, Wissen und Image erhöhen	x	x	x	x	x	x
Sehnsucht nach dem Zufussgehen und attraktiven öffentlichen Räumen wecken – emotionale Aspekte bei Planung und Ausführung berücksichtigen	x	x			x	x
Gute Beispiele fördern und verbreiten – z.B. Studienreisen für Planende und Entscheidungstragende organisieren	x	x			x	
Weiterbildung anbieten					x	x
Die Datengrundlagen des Fussverkehrs und die Forschung über den Fussverkehr im Alltag ausbauen	x	x			x	
6. Richtlinien und Unterstützungsangebote	x	x	x	x	x	x
Entwicklung eines Gestaltungsstandart im Sinne von „Design for all“, d.h. unterschiedliche Ansprüche der verschiedenen Fussgängergruppen berücksichtigen		x			x	
Checkliste für die Prüfung der Fussgängerfreundlichkeit erstellen		x			x	
Die bestehenden positiven Richtlinien und deren Spielraum nutzen		x			x	

3. Wissenslücken und Empfehlungen für weitere Forschungsvorhaben auf Bundesebene

Tabelle 3: Wissenslücken und Empfehlungen für weitere Forschungsvorhaben

Wissenslücken und Empfehlungen für weitere Forschungsvorhaben auf Bundesebene zur Förderung des Fussverkehrs in Städten						
	Betroffene Bereiche					
	Daten- grundlagen	Planung	Finanzen	Recht	Verwaltung	Image
<p>1. Selbstunfälle von Zufussgehenden Die Selbstunfälle von Zufussgehenden (ohne Fahrzeugkollisionen) sind statistisch nicht bekannt, wie kann die Lücke in den Datengrundlagen geschlossen werden?</p>	x	x			x	
<p>2. Verkehrszählungen Bei Verkehrszählungen werden Zufussgehende oft nicht mitgezählt, wie kann dies verbessert werden?</p>	x				x	
<p>3. Erreichbarkeit Die Erreichbarkeit von städtischen Einrichtungen und Dienstleistungen auf Makro-Ebene ist für Zufussgehende ein wichtiger Faktor, der wenig untersucht ist.</p>	x	x	x	x	x	
<p>4. Fussgängervortritt bei Tram- und Bushaltestellen Die Möglichkeiten des Fussgängervortritts bei Tram- und Bus-Haltestellen ausserhalb von Begegnungszonen sind zu wenig untersucht.</p>		x		x	x	
<p>5. 30 km/h Beschränkung bei Tram- und Bushaltestellen Vor- und Nachteile der 30 km/h Beschränkung bei Bus- und Tramhaltestellen herausarbeiten</p>		x		x	x	
<p>6. Kontrollierte Koexistenz bei Tram- und Bushaltestellen Die kontrollierte Koexistenz bei Tram- und Bushaltestellen (Führung des MIV auf der Fahrspur von Tram oder Bus im Haltestellenbereich) hat grosse Vorteile für den Fussverkehr, was sind die Bedingungen für eine vermehrte Anwendung?</p>		x		x	x	

	Betroffene Bereiche					
	Daten- grundlagen	Planung	Finanzen	Recht	Verwaltung	Image
<p>7. Informationskonzept für mobilitätsbehinderte Personen</p> <p>Wie könnte ein Informationskonzept für mobilitätsbehinderte Personen im Stadtverkehr aussehen, was beinhaltet es alles?</p>		x		x	x	
<p>8. Strafdaten im öffentlichen Raum</p> <p>Wie kann die Erfassung von Strafdaten im öffentlichen Raum gesamtschweizerisch koordiniert werden, um die persönliche Sicherheit von Zufussgehende vergleichen und Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ergreifen zu können?</p>	x			x	x	
<p>9. Einbahnstrassen</p> <p>Erfordern Einbahnstrassen eine spezielle Berücksichtigung der Fussgängersicherheit beim Queren?</p>		x		x	x	
<p>10. Erweiterte Einrichtung von Begegnungszonen</p> <p>Können die Möglichkeiten für die Einrichtung von Begegnungszonen erweitert werden (z.B. auf Hauptstrassen und Plätzen mit hohem Anteil Fussverkehr bei gewissen Voraussetzungen)?</p>		x		x	x	
<p>11. Fussgängerzugänglichkeit und Verkehrsprojekte</p> <p>Wie verändert sich die Zugänglichkeit für Fussgänger bei Projekten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z.B. Kreisverkehr)?</p>		x		x	x	
<p>12. Fussgängeranliegen im Strassenverkehrsrecht</p> <p>Was für Bestimmungen im Strassenverkehrsrecht und den zugehörigen Verordnungen sind im Hinblick auf die Anliegen des Fussverkehrs anzupassen (z.B. SSV, Signalisation „Sackgasse“, durchgängig für Fussgänger)?</p>				x		
<p>13. Fussverkehr bei Baustellen</p> <p>Mindeststandarts für den Fussverkehr bei Baustellen und Baustelleneinrichtungen fehlen, wie können die Bedingungen verbessert werden (Forschungs- und Normierungsbedarf)?</p>		x		x	x	