

Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen

Velofahrende flüchten vor dem Strassenverkehr auf das Trottoir und in die Fussgängerzone, die Zu-Fuss-Gehenden fühlen sich dadurch verunsichert und bedroht. Wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, gehört zu den schwächeren Verkehrsteilnehmenden: Kein Blech schützt den Körper, und schon Bagatellunfälle können zu Verletzungen führen. Ausgerechnet die Schwachen behindern sich auf Trottoirs, in der Fussgängerzone oder auf Uferwegen gegenseitig. «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» (vormals IG Velo Schweiz) wollen den täglichen Kampf auf dem Trottoir beenden. Sie sind sich einig, dass die Probleme des Veloverkehrs auf der Strasse gelöst werden müssen und nicht zulasten der Zu-Fuss-Gehenden auf dem Trottoir. Hierzu haben sie eine Broschüre ausgearbeitet, die sie am 21. Juni 2007 an einer Fachtagung in Biel vor über 100 Fachpersonen aus der ganzen Schweiz vorgestellt haben.

von **Marlène Butz** *

Bereits 2002 haben «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» in einem gemeinsamen Positionspapier betont, dass sie miteinander den Fussverkehr und den Veloverkehr fördern wollen, und dass diese gesunden, umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrsarten nicht gegeneinander ausgespielt werden sollen. Beide Verbände setzen sich dafür ein, dass das Velo als Fahr-

zeug seinen ihm zustehenden Platz auf der Fahrbahn bekommt. Leider wird diese Forderung in der Praxis noch zu wenig umgesetzt. Die Broschüre (vgl. Kasten) hat zum Ziel, Konflikte zwischen Zu-Fuss-Gehenden und Velofahrenden zu vermindern. Den Planerinnen und Planern und den Zuständigen in Gemeinden und Kantonen werden die Problematik und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Folgende Fragen werden beleuchtet:



* **Marlène Butz**,
dipl. geogr., Projektleiterin,
Fussverkehr Schweiz,
Zürich

Circulation des cycles et des piétons sur des surfaces communes

Les cyclistes fuient la circulation routière et se réfugient sur les trottoirs et dans les zones piétonnes, les piétons se sentent alors désécurisés et menacés. Ceux qui se déplacent à pied ou à vélo font partie des usagers de la route les plus faibles. Aucune tôle ne protège le corps et le moindre accident banal peut occasionner des blessures. Et ce sont ces plus faibles qui se gênent mutuellement sur les trottoirs, dans les zones piétonnes ou sur les voies de berge. «Mobilité piétonne suisse» et «Pro vélo suisse» (anciennement CI vélo suisse) veulent mettre un terme au combat quotidien sur les trottoirs. Ils sont tombés d'accord pour que les problèmes de la circulation des vélos soient résolus sur les routes et non sur les trottoirs au détriment des piétons. Dans ce but, ils ont préparé une brochure qui a été présentée le 21 juin dernier à Bienne dans le cadre d'une journée technique rassemblant plus de 100 spécialistes de toute la Suisse.



Eva Schmidt

1: Menschen mit Sehbehinderung haben keine Übersicht über das Verkehrsgeschehen, und sie können Markierungen und Signale nicht wahrnehmen.

1: Les personnes malvoyantes n'ont aucune vue d'ensemble du trafic et ne peuvent pas percevoir les marquages ou les signaux.

- Wo soll der Veloverkehr separat geführt oder nur mit Einschränkungen zugelassen werden?
- Welche Fragen sollen abgeklärt werden, bevor eine gemeinsame Führung in Betracht gezogen wird?
- Wie können die der Betriebsform «gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr» zugewiesenen Flächen optimal organisiert werden?

Netzplanung: Strassenraum für alle sicher und attraktiv gestalten

Verhalten und Bedürfnisse von FussgängerInnen und Velofahrenden sind sehr unterschiedlich. Es braucht daher sowohl für den Fussverkehr als auch für den Veloverkehr eine sorgfältige und fundierte Netzplanung. Für die Zu-Fuss-Gehenden ist nicht nur die Fortbewegung von A nach B von Bedeutung. Oft ist der Weg das Ziel. Sie brauchen daher nicht bloss die Möglichkeit, rasch und ungehindert vorwärtszukommen, sondern auch Flächen, auf denen sie sich ungestört von Fahrverkehr aufhalten, erholen, schwatzen oder spielen können. Der Strassenraum muss so gestaltet werden, dass er auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sicher ist. Die Fusswegplanung muss daher miteinbeziehen, dass Fussgängerinnen und Fussgänger je nach Alter und

persönlichen körperlichen und geistigen Eigenheiten unterschiedliche Fähigkeiten mitbringen:

- Das Blickfeld von Kindern ist noch nicht voll entwickelt. Kinder können Entfernungen und Geschwindigkeiten nicht einschätzen, und sie können sich nicht auf mehrere Dinge gleichzeitig konzentrieren.
- Menschen mit Gehbehinderung sind weniger schnell, weniger wendig und weniger ausdauernd (vermeiden von Umwegen). Oft sind sie in ihrer Reaktionsfähigkeit eingeschränkt.
- Menschen mit einer Sehbehinderung haben keine Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Sie können Markierungen und Signale nicht wahrnehmen, und sie können mit anderen Verkehrsteilnehmenden nicht visuell kommunizieren. Sie sind in erhöhtem Masse darauf angewiesen, dass unerwartete Hindernisse und Störungen auf den Gehflächen minimiert werden.
- Die Wahrnehmung von Menschen mit Hörbehinderung ist auf ihr Blickfeld eingeschränkt; Klingeln oder Rufen können sie nicht hören. Ihre Behinderung ist nicht sichtbar, weshalb andere Verkehrsteilnehmende sich der Gefahr nicht bewusst sind.
- Ältere Menschen sind häufig von einer oder mehreren der genannten Einschränkungen betroffen. Ausserdem sind ihr Orientierungssinn und ihr Reaktionsvermögen oft eingeschränkt beziehungsweise verlangsamt. Unerwartete Ereignisse führen zu Unentschlossenheit und Unsicherheit.

Velos gehören auf die Fahrbahn

Die Fahrbahnen müssen so organisiert und gestaltet werden, dass es sicher ist, dort mit dem Velo zu fahren, denn das wichtigste Bedürfnis der Velofahrenden ist die Sicherheit. Velofahrende sind zudem umwegempfindlich, und sie meiden Steigungen und Fahrtunterbrechungen. Verbindungen müssen daher auch attraktiv, direkt und durchgängig sein. Eine weitere entscheidende Rolle spielt der Wegzweck. Insbesondere Pendler und andere, die möglichst schnell von A nach B wollen, wählen ihre Route eher zeitoptimiert, weshalb sie nicht durch Fussverkehrsflächen geführt werden sollen.

Die Schaffung gemeinsamer Flächen hat für Velofahrende zwar den Vorteil einer erhöhten Durchlässigkeit, doch schmälern Konfliktsituationen mit Zu-Fuss-Gehenden die



Die Broschüre «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen – Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen» wurde im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA und mit Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit sowie der Stadt Zürich

erarbeitet. Sie kann für CHF 25.– bei den beiden Verbänden «Fussverkehr Schweiz» und «Pro Velo Schweiz» bezogen oder unter folgenden Adressen heruntergeladen werden:

www.fussverkehr.ch/publikationen.php oder
www.pro-velo.ch/brosch/index_d.php



2: Konfliktträchtiger Kreuzungspunkt: An dieser schmalen und stark frequentierten Stelle (Bürkliplatz, Zürich) ist das Anbringen eines Radweges auf dem Trottoir keine geeignete Massnahme.

2: Croisement à conflit potentiel: à cet endroit étroit et très fréquenté (Bürkliplatz à Zurich), placer une piste cyclable sur le trottoir n'est pas une mesure appropriée.

Christian Thomas

Attraktivität dieser Routen. Gemeinsame Fuss- und Radwege oder die Freigabe von Gehflächen für Velofahrende sind daher auch aus Sicht eines attraktiven Veloroutennetzes auf Einzelfälle zu beschränken.

Beurteilungskriterien für und gegen eine gemeinsame Fläche

Als «gemeinsame Flächen» gelten Flächen, die frei von Motorfahrzeugverkehr sind und auf denen neben dem Fussverkehr auch der Veloverkehr zugelassen ist. Eine Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf gemeinsamen Flächen kann angezeigt sein, wenn es sich um einen grossen Fussgängerbereich handelt, der für Velos auf bestimmten Routen durchlässig sein soll. Auch in Situationen, wo die Benutzung der Fahrbahn für Velofahrende unzumutbar und das Problem momentan nicht anders lösbar ist, kann über eine gemeinsame Lösung nachgedacht werden. In solchen Fällen ist aber zentral, dass es sich um ein Provisorium handelt. Hier muss das Ziel darin bestehen, für die Velofahrenden ausreichend Platz auf der Fahrbahn zu schaffen – Spurreduktionen zulasten des motorisierten Verkehrs dürfen dabei kein Tabu sein. Für die Planung gemeinsamer Flächen müssen verschiedene Kriterien berücksichtigt werden:

■ Wegbreiten und Frequenzen

Eine gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs ist nur an Orten sinnvoll, wo die bestehenden Wegbreiten und Frequenzen nicht zu einer übermässigen Zahl von aktiven Interaktionen (Ausweichen, Stoppen) führen.

■ Neigung und Geschwindigkeit

Auf gemeinsamen Flächen muss die Geschwindigkeit der Velos niedrig gehalten werden können (Schrittempo). Deshalb sollen sie kein Längsgefälle aufweisen.

■ Besondere Gefahrenstellen

Unübersichtliche Stellen, enge Gassen, Hauseingänge sowie Stellen, wo nicht mit Velos gerechnet wird, bergen ein Gefahrenpotenzial und sind mit geeigneten Mitteln zu sichern. Aus Sicht der Verkehrssicherheit besonders wichtig ist die sorgfältige Rückführung der Velos von gemeinsamen Flächen auf die Fahrbahn.

■ **Kreuzungsbereiche von Gehflächen mit Velorouten**
Kreuzungsbereiche müssen sowohl für die Fussgängerinnen wie auch für die Velofahrenden als solche erkennbar sein.

Empfehlungen

Wenn in Ausnahmefällen Velos auf Gehflächen zugelassen werden, muss mit verschiedenen Massnahmen darauf hingewirkt werden, dass ein Klima gegenseitigen Respekts entsteht.

Betriebsform und Regime

Das geltende Recht weist eine Vielzahl von Möglichkeiten auf, um die Zulassung bzw. den Ausschluss des Veloverkehrs in Fussgängerbereichen anzuzeigen. Fussgängerbereiche ohne Zulassung des Veloverkehrs können entweder mit einem allgemeinen Fahrverbot (Signal 2.01) oder mit den Signalen Fussgängerzone oder Fussweg (Signale 2.59.3 bzw. 2.61) angezeigt werden. Zur Signalisation einer «gemeinsamen Fläche» wird die Kombination der Signale 2.59.3 Fussgängerzone oder 2.61 Fussweg mit der Zusatztafel «Velo gestattet» empfohlen. Diese bringt folgende Vorteile:

- Die Signalisierung ist positiv und zeigt, was man darf.
- Sie regelt das Vortrittsrecht zugunsten der Fussgänger/-innen sowie im Falle der Fussgängerzone die Geschwindigkeit aller zugelassenen Fahrzeuge auf Schrittempo.
- Für Fahrräder besteht keine Benutzungspflicht.
- Das Signal verhindert das Befahren mit Mofas.



3: Signal 2.59.3; Fussgängerzone mit Zusatztafel «Velo gestattet».

3: Signal 2.59.3; zone piétonne avec plaque complémentaire «cycles autorisés».



4: Signal 2.61; Fussweg mit Zusatztafel «Velo gestattet».

4: Signal 2.61; chemin pour piéton avec plaque complémentaire «cycles autorisés».



5: Übereinander angeordnete Boden-Piktogramme (Markierung) weisen auf die gemeinsame Nutzung hin (Signal 5.34 Fussgänger und Signal 5.31 Velo).

5: Des pictogrammes au sol disposés l'un après l'autre rendent attentif à l'usage commun.



Marilène Butz

6: Einmündende Querstrasse zur Fussgängerzone mit komfortabler Veloabstellanlage in Wil SG.

6: Rue de travers débouchant dans une zone piétonne à Wil SG avec un équipement commode de stationnement pour les vélos.



Marilène Butz

7: Verdeutlichung des Fahrverbotes auf den Zürcher Quaianlagen.

7: Renforcement de l'interdiction de circuler sur les quais de Zurich.



Mathilde Geiges

8: Mit Augenzwinkern («petite reine» = Synonym fürs Velo) werden die Velofahrenden in Lausanne auf den Fussgängervortritt hingewiesen.

8: A Lausanne, un panneau rappelle avec un clin d'œil ironique aux cyclistes que les piétons ont la priorité.

FussgängerInnen und Velofahrende schenken Signaltafeln oft wenig Beachtung. Ihr Blick ist eher auf den Boden gerichtet. Es empfiehlt sich daher, das Regime innerhalb der Zone mit Bodenmarkierungen in Erinnerung zu rufen. Bei gemeinsamen Flächen sollen das Fussgängerpiktogramm (5.34) und das Velopiktogramm (5.31) übereinander angeordnet werden, um nicht den Eindruck zu erwecken, es seien Flächen zugewiesen.

Oft wird das Signal 2.14 «Verbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrzeuge» verwendet, um eine gemeinsame Fläche für den Fuss- und Veloverkehr anzuzeigen. Rechtlich bleibt die Verkehrsfläche aber eine Fahrbahn, was bedeutet, dass Velos und allfällig weiterer zugelassener Fahrverkehr Vortritt haben. Ohne spezielle Geschwindigkeitsbeschränkung gilt zudem Tempo 50. Aus diesen Gründen wird empfohlen, für die Signalisation einer gemeinsamen Fläche Signal 2.14 nicht zu verwenden.

Empfehlung von «Fussverkehr Schweiz» und Pro Velo Schweiz: Wo keine anderen Bedürfnisse berücksichtigt werden müssen, sind die Signale 2.59.3 Fussgängerzone und 2.61 Fussweg jeweils mit Zusatztafel «Velo gestattet» die zweckmässige Signalisation für gemeinsame Flächen.

Gestaltung und Infrastruktur

Die Gestaltung der gemeinsamen Verkehrsfläche ist mitentscheidend dafür, dass das Mit- und Nebeneinander funktioniert. Die Verkehrsteilnehmenden sollen erkennen, wo sie mit Begegnungen zu rechnen haben.

- Mit einer Torsituation wird der Regimewechsel sichtbar und spürbar gemacht.
- Belag und Belagswechsel haben verschiedene Wirkungen. Raue Beläge, insbesondere Kiesflächen bremsen Fahrzeuge und machen sie besser hörbar.
- Möblierungselemente definieren Aufenthaltsbereiche und machen diese attraktiver. Sie schützen Ausgänge und definieren Flächen, die für Velofahrende ungeeignet oder gesperrt sind.
- Hindernisse müssen aus Sicherheitsgründen gut sichtbar sein. Schmale Elemente wie Pfosten sind gefährlicher als breite und haben zudem wenig Wirkung auf den Veloverkehr.
- An allen wichtigen Zielen sollen sichere Veloabstellanlagen zur Verfügung stehen. Sie fördern geordnetes Abstellen und tragen dazu bei, dass das Fahrverbot besser eingehalten wird.

Öffentlichkeitsarbeit, Kontrollen und Erfolgskontrolle

Gemeinsame Flächen sind auch bei bester Gestaltung und Signalisierung nicht völlig selbsterklärend. Die Informationen über die Einrichtung einer gemeinsamen Fläche ebenso wie die periodische Kommunikation der geltenden Regeln und die Sensibilisierung für deren Einhaltung sind somit eine wichtige Aufgabe des Gemeinwesens.

Zur Durchsetzung des Regimes sind nebst der Öffentlichkeitsarbeit Kontrollen unerlässlich. Auch Aufklärung über das richtige Verhalten zeigt oftmals Wirkung. Umgekehrt führt die Duldung von Velos in gesperrten Bereichen zu einer Verwilderung.

Sehr empfohlen ist die Durchführung einer Erfolgskontrolle eines neuen Regimes. Die Ergebnisse sind die Grundlage für allfällige Verbesserungen im baulichen oder kommunikativen Bereich. ■