

## PRÄVENTION

# Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen



Marlène Butz



Christoph Merkli

*Velo fahrende flüchten vor dem aggressiven Strassenverkehr auf das Trottoir und in die Fussgängerzonen, die FussgängerInnen 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. Doch ausgerechnet die Schwachen behindern sich gegenseitig. «Fussverkehr Schweiz» und «Pro 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 FussgängerInnen auf dem Trottoir. In einer gemeinsamen Broschüre haben sie Empfehlungen publiziert.*

## Hintergrund

Bereits 2002 haben «Fussverkehr Schweiz» und Pro Velo Schweiz in einem gemeinsamen Positionspapier betont, dass sie miteinander das partnerschaftliche Nebeneinander von Fussverkehr und 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 Fahrzeug seinen ihm zustehenden Platz auf der Fahrbahn bekommt. Leider wird dieser Forderung in der Praxis noch zu wenig nachgelebt. Die Broschüre (vgl. Kasten) hat zum Ziel, Planerinnen und Planern sowie Zuständigen in Gemeinden und Kantonen die Problematik aufzuzeigen und Lösungen vorzuschlagen.

Folgende Fragen werden beleuchtet:

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

## Am Anfang steht die bedürfnisorientierte Netzplanung

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 Fussgängerinnen und Fussgänger 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 vorwärts zu kommen, sondern auch Flächen, auf denen sie sich vom Fahrverkehr ungestört aufhalten, erholen, schwatzen oder spielen können. Der Strassenraum muss so gestaltet sein, dass er auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden sicher ist. Die Fusswegplanung muss daher mit einbeziehen, 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, wenig und ausdauernd. Oft sind sie in ihrer Reaktionsfähigkeit eingeschränkt.
- Menschen mit 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.

Velofahrende erwarten ein dichtes Netz von Strassen, auf denen sie die täglichen Ziele wie Einkaufsgeschäfte, Schulen und Freizeiteinrichtungen sicher und rasch erreichen können. Dabei gehören Velos grundsätzlich auf die Fahrbahn. Diese soll so organisiert und gestaltet sein, dass Velofahrende sicher unterwegs sein können. Velofahrende sind zudem umwegempfindlich und sie meiden Steigungen und Fahrtunterbrechungen. Velofahrende unterscheiden sich auch in ihrer Fahrweise: Insbesondere PendlerInnen und andere, die möglichst schnell von A nach B gelangen wollen, wählen ihre Route eher zeitoptimiert, weshalb sie nicht durch Fussverkehrsflächen geführt werden sollen. Für jüngere und ältere Verkehrsteilnehmende steht die Sicherheit zuoberst auf der Bedürfnisliste.

Platz- und Sicherheitsprobleme auf der Strasse einerseits sowie das Bedürfnis nach kurzen Wegen andererseits lassen es oft verlockend erscheinen, Fuss- und Veloverkehr auf eine gemeinsame Fläche zu legen. Doch schmälern Konfliktsituationen mit Zufussgehenden die Attraktivität solcher Lösungen. 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

Im Sinne der obigen Prämissen bietet sich die gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs einerseits dann an, wenn grössere Fussgängerbereiche durchlässig gemacht werden sollen, andererseits, wenn die Benutzung der Fahrbahn für Velofahrende unzumutbar ist und das Problem momentan nicht anders behoben werden kann. Hier muss das Ziel darin bestehen, für die Velofahrenden ausreichend Platz auf der Fahrbahn zu schaffen.

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.



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

Bild: Eva Schmidt, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen

«Als «gemeinsame Flächen» gelten Flächen, die frei von Motorfahrzeugverkehr sind und auf denen neben dem Fussverkehr auch der Veloverkehr zugelassen ist.»

#### – 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.



## PRÄVENTION

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



**Konfliktträchtiger Kreuzungspunkt:** An dieser schmalen und stark frequentierten Stelle ist das Anbringen eines Radweges auf dem Trottoir keine geeignete Massnahme. (Bürkliplatz, Zürich)  
Bild: Christian Thomas, «Fussverkehr Schweiz»

## Empfehlungen

Wenn Velos auf Gehflächen zugelassen werden, muss mit verschiedenen Massnahmen darauf hin gewirkt werden, dass ein Klima gegenseitigen Respekts entsteht.

## Betriebsform / Regime

Das geltende Recht weist eine Vielzahl von Möglichkeiten auf, um die Zulassung oder 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 erlaubt ist.
- Sie regelt das Vortrittsrecht zugunsten der FussgängerInnen sowie im Falle der Fussgängerzone die Geschwindigkeit aller zugelassenen Fahrzeuge auf Schritttempo.
- Für Fahrräder besteht keine Benutzungspflicht.
- Das Signal verhindert das Befahren mit Mofas.

**Signal 2.61 «Fussweg» mit Zusatztafel «Velo gestattet»**  
Bild: Mischa Maurer, Pro Velo Schweiz



**Signal 2.59.3 «Fussgängerzone» mit Zusatztafel «ausgenommen Velos»**  
Bild: Mischa Maurer, Pro Velo Schweiz







- 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 Fahrverbote besser eingehalten werden.

**Piktogramm 5.34**  
«Fussgänger» und  
**Piktogramm 5.31**  
«Fahrrad»  
Bild: Marlène Butz,  
«Fussverkehr Schweiz»

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 allfälliger 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.

- Mittels einer Torsituation wird der Regimewechsel sicht- und spürbar gemacht.
- Belag und Belagswechsel haben verschiedene Wirkungen. Rauhe Beläge, insbesondere Kiesflächen bremsen Fahrzeuge und machen sie besser hörbar.



**Wil: Einmündende Querstrasse zur Fussgängerzone mit komfortabler Veloabstellanlage.**  
Bild: Marlène Butz,  
«Fussverkehr Schweiz»

### Öffentlichkeitsarbeit

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.



Zürich, Quaianlagen:  
Verdeutlichung des  
Fahrverbotes  
Bild: Marlène Butz,  
«Fussverkehr Schweiz»



### Kontrollen und Erfolgskontrolle

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 Verwirrung.

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

#### Autoren

MARLENE BUTZ, dipl. geogr., Projektleiterin bei «Fussverkehr Schweiz»

CHRISTOPH MERKLI, Dr. phil. Geograph, Geschäftsführer «Pro Velo Schweiz»

#### Literatur

Die im Jahre 2007 veröffentlichte Broschüre «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen – Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen» wurde von «Fussverkehr Schweiz» und Pro Velo Schweiz gemeinsam herausgegeben. Sie 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 bezogen oder unter folgenden Adressen heruntergeladen werden: [www.fussverkehr.ch/publikationen.php](http://www.fussverkehr.ch/publikationen.php) oder [www.pro-velo.ch](http://www.pro-velo.ch) -> Publikationen

#### Sommaire

Les piétons et les cyclistes appartiennent au groupe des usagers de la route les plus faibles. Toutefois, ce sont ces usagers qui se gênent et se mettent en danger mutuellement. « Mobilité piétonne » et « Pro Vélo Suisse » présentent dans une brochure comment peuvent être planifiées et réalisées les surfaces partagées. Pour la planification des surfaces partagées, il faut tenir compte de plusieurs critères. On doit tenir compte de l'ampleur du chemin et de la fréquence d'utilisation; la vitesse des vélos doit être réduite et il ne doit pas y avoir de pentes; les zones confuses doivent être signalées de façon appropriée, les points sensibles doivent être bien visibles et on doit assurer que les vélos se déplacent avec précaution.

Lausanne: Mit Augen-  
zwinkern werden die  
Velofahrenden auf den  
Fussgängervortritt  
hingewiesen.  
Bild: Mathilde Geiges,  
Pro Velo Schweiz

