



Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich

Per Mail: pascal.regli@fussverkehr.ch

Bern, 16. Oktober 2018

**Handbuch «Massnahmenplanung Fussverkehr»
Schriftliche Anhörung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen bestens für die Gelegenheit, zum Handbuch «Massnahmenplanung Fussverkehr» Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, städtischen Gemeinden und Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Nachstehend finden Sie unsere Hinweise aus eher übergeordneter Sicht. Von mehreren Städten sind zusätzlich detaillierte und ausführliche Hinweise zu Ihren Fragen eingegangen, weshalb wir für diese wertvollen Einzelheiten und Präzisierungen auf die beiliegenden Antwortbögen bzw. detaillierten Stellungnahmen verweisen. Als Schweizerischer Städteverband gestatten wir uns neben der Feststellung, dass wir das Handbuch grundsätzlich als sinnvoll und nützlich einschätzen, folgende Bemerkungen:

1. Im Hinblick auf die Dynamik der Rechtsinterpretation und Rechtsanwendung, die den Fussverkehr betreffen (z. B. das am 12. September publizierte Gutachten der Stadt Zürich zu Velos auf Trottoirs), ist im Sinne einer ergänzenden dynamischen Arbeitshilfe die Ergänzung des Handbuchs durch eine Onlineplattform zu prüfen, auf der die neusten einschlägigen Entwicklungen erfasst und abgerufen werden können.
2. Auf einer solchen Plattform könnten auch konkrete Best-Practice-Beispiele für Aspekte auf- und nachgeführt werden, die noch nicht als abschliessend gelöst betrachtet werden können, insbesondere von Lösungen in Fällen, in denen sich die vorgeschlagenen Normen nicht einhalten lassen.
3. Was die französische Übersetzung angeht, ist die Unterscheidung von Empfehlung und Verpflichtung unpräzise und deshalb zu klären. Sie finden dazu Hinweise in der beigefügten Stellungnahme der Stadt Lausanne.
4. In den allgemeinen Bemerkungen (Kapitel 1) liesse sich ergänzend darauf hinweisen, dass es sich beim Fussverkehr nicht nur um die elementare, sondern auch um eine äusserst raumeffiziente und emissionsfreie Fortbewegungsart handelt. Dadurch würde seine Förderungswürdigkeit noch stärker unterstrichen.



6. Bei den Bemerkungen zur Hindernisfreiheit (Kapitel 2.4) böten Hinweise auf weiterführende Richtlinien in einzelnen Städten vertiefende Informationen und Anregungen für sinnvolle Standards (zum Beispiel <https://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut/wie-wir-planen-bauen/uhr>).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Kurt Fluri, Nationalrat
Stadtpräsident Solothurn

Direktorin

Renate Amstutz

Beilage erwähnt

Kopie Schweizerischer Gemeindeverband



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Anhörung zum Handbuch «Massnahmenplanung Fussverkehr»

Fragebogen

Wir laden Sie ein, zum vorliegenden Entwurf des Handbuchs «Massnahmenplanung Fussverkehr» Stellung zu nehmen. Bitte verwenden Sie dazu den vorliegenden Fragebogen und senden Sie diesen bis am 22. Oktober 2018 an Fussverkehr Schweiz:

pascal.regli@fussverkehr.ch oder Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich.

Der Entwurf des Handbuchs «Massnahmenplanung Fussverkehr» steht Ihnen unter www.fussverkehr.ch/anhoerung als PDF-Dokument zur Verfügung. An der gleichen Stelle finden Sie den Fragebogen als Word-Dokument. **Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie den Fragebogen elektronisch ausfüllen und uns per E-Mail zustellen.**

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Absender

Organisation	Verkehrsplanung Stadt Bern, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
Kontaktperson	Claudia Baumann
Strasse / Nr.	Zieglerstrasse 62
PLZ / Ort	3001 Bern
Telefon	031 321 70 78
E-Mail	claudia.baumann@bern.ch
Ort und Datum	Bern, 3.9.2018

Gesamtbeurteilung des Entwurfs

1. Sind Sie gesamthaft mit den Inhalten des Handbuchs einverstanden?			
<input checked="" type="checkbox"/> vollständig	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein
<p>Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:</p> <p>Das Handbuch vermittelt einen guten, umfassenden Überblick über die Massnahmenplanung. Besonders die zahlreichen Beispiele sorgen für Praxisnähe und tragen zur guten Verständlichkeit bei. Sämtliche Kapitel sind gut verständlich.</p>			

2. Werden alle Aspekte behandelt, die aus Ihrer Sicht wichtig sind?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
<p>Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:</p> <p>Das Thema der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird kaum behandelt. Es wäre zu begrüßen, wenn aufgezeigt würde, mit welchen Möglichkeiten oder Elementen planerisch gearbeitet werden kann, um den öffentlichen Raum zu beleben und nutzbarer zu machen.</p> <p>Der Aspekt des hindernisfreien Bauens wird nur wenig konkret thematisiert, vielerorts ist nur der Verweis auf die Norm enthalten, jedoch werden einige Beispiele aufgeführt, die der Norm widersprechen. Wir fragen uns, inwiefern Behindertenorganisationen in die Anhörung oder zu einem späteren Zeitpunkt involviert werden.</p> <p>Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren einigen Aufwand betrieben, die konkrete Umsetzung des BehiG und der SN 640 075 mit den Behindertenverbänden zu diskutieren, ein Umsetzungskonzept zu erarbeiten und die gemeinsamen Ergebnisse auch im städtischen "Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum" (www.bern-baut.ch/wie wir bauen) abzubilden.</p>	

3. Wie beurteilen Sie die Ausführlichkeit der Erläuterungen in den einzelnen Kapiteln?			
Kapitel 1	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 2	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 3	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 4	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 5	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 6	<input type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input checked="" type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 7	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 9	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 9	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Siehe Bemerkungen zu Kapitel 6.			

Kapitel 1: Allgemeines

4. Sind Sie mit den Inhalten des Kapitels 1 einverstanden?			
Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Keine Bemerkung.			

Kapitel 2: Schwachstellenanalyse

5. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 2 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Keine Bemerkungen.			

Kapitel 3: Massnahmenplanung

6. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 3 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Keine Bemerkungen.			

Kapitel 4: Dimensionierung

<p>7. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 4 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)</p>			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
<p>Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Bei der Angabe zur Lichten Höhe wird im Handbuch ein Minimum von 2.35m angegeben. Im städtischen Umfeld ist es aber so, dass auch das Minimum nach VSS von 2.10m verwendet wird.</p>			

Kapitel 5: Strecken

<p>8. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 5 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)</p>			
<input type="checkbox"/> voll einverstanden	<input checked="" type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
<p>Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Wir vermissen eine Beschreibung der Anforderungen von Menschen mit Behinderungen an die Wegführung (Bsp. möglichst durchgehende taktile Wegführung). Die im Handbuch dargestellte Parkierung auf dem Trottoir (5.2.3) und der Längsstreifen (5.5.3) sind aus unserer Sicht nicht BehiG-konform, da sie für Blinde taktil nicht erfassbar sind und Hindernisse in der Wegführung darstellen.</p>			

Kapitel 6: Flächen

<p>9. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 6 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)</p>			
<input type="checkbox"/> voll einverstanden	<input checked="" type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
<p>Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Auch bezüglich Plätzen, Aufenthaltsflächen, Park- und Grünanlagen fehlt der Aspekt der hindernisfreien Gestaltung. Wie kann hier eine durchgehende taktile Wegführung sichergestellt werden? Gerade für grössere Plätze fehlten der Stadt Bern wie auch den Behindertenorganisationen im Rahmen der gemeinsamen Konzeptentwicklung gute Beispiele umgesetzter Leit- und Orientierungssysteme, z.B. für längere Platzquerungen.</p>			

Kapitel 7: Querungen

<p>10. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 7 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)</p>			
<input type="checkbox"/> voll einverstanden	<input checked="" type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
<p>Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Auch hier wäre eine Vertiefung bezüglich der Hindernisfreiheit wünschenswert: Wie werden Querungsstellen von blinden Personen aufgefunden? Welche Elemente benötigen Sie in Begegnungszonen, trotz Fussgängervortritt? Wie finden sie geeignete Querungsstellen auch beim Queren ohne Vortritt? Spezifische Bemerkungen: Die Anordnung der Fussgängerstreifen sollte idealerweise immer senkrecht zum Strassenrand ausgeführt werden. Hindernistauglichkeit bei der Dimensionierung von Poller (Ertastbarkeit, hoher Optischer Kontrast)</p>			

Kapitel 8: Verknüpfungen

11. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 8 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: (Tram-)Haltestellen mit Veloumfahrungen wären zu ergänzen, als Beispiel für die bauliche Trennung von FussgängerInnen - Veloverkehr.			

Kapitel 9: Gestaltung und Materialisierung

12. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 9 einverstanden? Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Das Unterkapitel zur Strassenmöblierung dürfte ausführlicher sein und zum Beispiel auch Elemente beinhalten, welche nur temporär eingesetzt werden können. So können in den Sommermonaten die Flächen für zu Fuss Gehende erweitert werden. Zudem auch hier wieder eine Bemerkung bez. Hindernisfreiheit: Bei der Strassenmöblierung gilt für die ertastbarkeit mit dem Blindenstock eine max. Höhe von 30cm ab Boden gemäss VSS Norm 640 075.			

Anhang

13. Wie beurteilen Sie den Inhalt und den Nutzen des Anhangs?					
	Seite	sehr nützlich	nützlich	wenig nützlich	nicht nützlich
Literatur, Rechtsgrundlagen, Normen	93	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beispiele häufiger Schwachstellen	97	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formular für die Erhebung von Schwachstellen	99	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umfeldzuschläge gemäss VSS	100	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Ergänzung Literatur: Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum. Stadt Bern 2017. (www.bern-baut.ch/wie wir bauen)					

14. Sollten im Anhang weitere Materialien zur Verfügung gestellt werden?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Wenn ja, welche?	

Manuel de planification des mesures « Aménagements piétons »

Remarques générales

Ce document est bien réalisé et offre un panel de mesures utiles pour les communes en termes d'aménagements pour les piétons.

Attention toutefois à l'emploi des mots « doivent » et « devraient » pour les descriptions des mesures. En effet, les normes VSS sont le plus souvent non contraignantes ; elles devraient donc impliquer l'usage du conditionnel, ce qui n'est pas toujours le cas dans le texte.

Remarques sur des points particuliers

- Page 3, 4^{ème} paragraphe, 6^{ème} ligne, proposition de mettre « en situation d'handicap » plutôt que « handicapées ».
- Page 9, 3^{ème} paragraphe, 2^{ème} puce, indiquer les sources en lien avec le temps de séjour et de trajet serait bienvenu pour donner plus de poids à cette affirmation
- Page 13, en lien avec la photo du haut, ce sujet en lien avec les parcelles privées ne semble pas être abordé dans le reste du document en essayant d'apporter une solution (par ex. pose d'un seuil).
- Page 13, 4^{ème} paragraphe, 1^{ère} puce, l'expression « points noirs et endroits dangereux » est trop vague
- Page 13, 4^{ème} paragraphe, 2^{ème} et 3^{ème} puce, cela semble dire un peu la même chose
- Page 13, 4^{ème} paragraphe, on pourrait ajouter une puce en lien avec les discontinuités des aménagements (trottoir qui se termine pour recommencer plus loin)
- Page 15, dernière ligne, on pourrait ajouter à la fin de la phrase : « ... avec des comptages avant et après l'aménagement réalisé. »
- Page 17, 1^{er} paragraphe, deux premières lignes, on pourrait ajouter cela : « idéalement, essayer de privilégier les moments où il y a le plus de flux, soit le plus souvent entre 7h et 9h, 12h et 14h ou 16h et 19h. »
- Page 17, 1^{er} paragraphe, 8^{ème} ligne, on pourrait parler aussi du réseau existant sur le domaine public (car bien connaître ce réseau permet de fixer des priorités sur de futures négociations de servitude afin d'éviter les discontinuités)
- Page 17, 2^{ème} paragraphe, 5^{ème} ligne, on parle pour la première fois dans le document de « mandant ». Pourquoi ne pas faire cette prestation directement par la commune si elle a les ressources disponibles ; en effet, une bonne connaissance des lieux est un atout indéniable.
- Page 17, 3^{ème} paragraphe, 1^{ère} ligne, proposition de mettre « peuvent être » plutôt que « seront ».
- Page 18, 1^{er} paragraphe, 3^{ème} ligne, proposition d'ajouter « le cas échéant » pour pondérer le propos.
- Page 18, 3^{ème} paragraphe, 1^{ère} phrase, pourquoi un seul relevé, est-ce suffisant selon les contextes ? La phrase pourrait être reformulée de manière plus neutre en enlevant cette mention d'un seul relevé : « Des points problématiques peuvent échapper aux spécialistes dans certains cas. »
- Page 19, point 2.3.2., les mesures décrites pourraient sembler trop complexes pour certaines communes. La mesure, consistant à donner un contact (téléphone et courriel) pour que les habitants puissent donner leur avis, n'est pas mentionnée alors qu'elle peut dans certains cas être la plus efficiente.
- Page 22, paragraphe sur l'entretien, 3^{ème} puce, le terme « élimination des pierres d'achoppement » n'est pas clair ; s'agit-il de proposer des trottoirs au revêtement régulier ?
- Page 22, paragraphe sur les mesures de petite envergure, on pourrait ajouter les mesures suivantes : pose de bancs publics, pose des panneaux d'impasse avec exceptions.

- Page 29, 4^{ème} paragraphe, 1^{ère} puce, indiquer les sources serait bienvenu pour donner plus de poids à cette affirmation : 50% des personnes se déplacent à deux ou en groupe
- Page 32, point C, la largeur préconisée ne devrait pas être plutôt de 2 mètres (en référence au tableau de la page 100 du document)
- Page 47, 3^{ème} panneau, le terme exact est « cycles autorisés » et non « cyclistes autorisés »
- Page 47, 2 derniers panneaux, il est évoqué dans la rubrique « remarques » que ces panneaux peuvent être remplacés par les signaux 2.61 ou 2.63.1. Si c'est le cas, alors la priorité des modes change. Car dans le cas des panneaux 2.13 et 2.14 le cycle est prioritaire, alors que pour les 2.61 ou 2.63.1., c'est le piéton.
- Page 60, 3^{ème} ligne, « 4,20 » est à remplacer par « 4,25 ».
- Page 66, point 7.3.3., dernière ligne, on pourrait ajouter « ou en zone 30 ».
- Page 67, 2^{ème} paragraphe, 6^{ème} puce, « *La durée de la phase de vert doit être suffisante (la vitesse d'un piéton est de 0.8m/sec à compter du début de la phase de vert, cf. SN 640 075)* ». Le texte semble raccourcir l'explication de la norme et changer son interprétation (problème de traduction ?). Selon la norme 640 837 utilisée à Lausanne, la durée du vert n'est pas calculée automatiquement avec la vitesse de 0.8m/s (1.2m/s ou 0.8m/s si bouton poussoir spécifique). De plus, le temps de traversée pour les PMR est calculé de manière différente (divergences des normes très étonnantes) :
 - SN 640 075 – La traversée complète doit être possible à 0.8m/s à partir du début du vert jusqu'au début du rouge
 - SN 640 837 - La traversée complète doit être possible à 0.8m/s à partir du début du vert jusqu'à la fin du temps de dégagement (rouge compris)
- Page 67, 2^{ème} paragraphe, 7^{ème} puce, « *Les feux à la demande (avec bouton poussoir) passent au vert après quelques secondes seulement)* ». Cette indication est trop contraignante connaissant les recommandations de mobilité piétonne qui demande un temps d'attente de maximum 7 secondes. Avec les contraintes d'un carrefour à feux basique (priorité bus, contraintes de coordination, etc.), cette recommandation n'est pas possible de tenir.
- Page 67, figure 31, la référence du niveau de service ne précise pas s'il s'agit de temps d'attente maximum ou de temps d'attente moyen. Selon la source mentionnée, il semble qu'il s'agit d'un temps moyen (en allemand).
- Page 78, arrêt sur chaussée sans îlot central, attention aux distances de visibilité lorsque le bus est à l'arrêt. D'une manière plus générale, il n'est pas présenté le cas intéressant où un demi-îlot est apposé juste derrière la fin du bus en complément à un îlot avec passage piéton ; cet aménagement empêchant le dépassement du bus par des véhicules.
- Page 79, 2^{ème} paragraphe, 4^{ème} puce, cette remarque est d'autant plus valable avec le développement des quais à 22 cm.
- Page 79, arrêt en encoche avec îlot central, nous ne comprenons pas les remarques 2 et 3 « les véhicules doivent attendre derrière le bus » et « le bus ne peut pas être dépassé », car il semble que le bus peut être dépassé par les véhicules.
- Page 81, 3^{ème} paragraphe, on pourrait ajouter une puce avec la mention suivante : « pas de recoin pour garantir un sentiment de sécurité adéquat ».
- Page 86, point sur l'éclairage, il est dommage de ne pas évoquer l'importance de l'éclairage pour les traversées piétonnes.
- Page 87, en bas de page sur le thème des bancs publics, on pourrait ajouter la puce suivante : « insertion dans un réseau de bancs-relais ».
- Page 90, remarques du point 9.4.1., on pourrait ajouter la puce suivante : « éviter de planter des essences exotiques invasives figurant sur liste noire ».



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Anhörung zum Handbuch «Massnahmenplanung Fussverkehr»

Fragebogen

Wir laden Sie ein, zum vorliegenden Entwurf des Handbuchs «Massnahmenplanung Fussverkehr» Stellung zu nehmen. Bitte verwenden Sie dazu den vorliegenden Fragebogen und senden Sie diesen bis am 22. Oktober 2018 an Fussverkehr Schweiz:

pascal.regli@fussverkehr.ch oder Fussverkehr Schweiz, Klosbachstr. 48, 8032 Zürich.

Der Entwurf des Handbuchs «Massnahmenplanung Fussverkehr» steht Ihnen unter www.fussverkehr.ch/anhuerung als PDF-Dokument zur Verfügung. An der gleichen Stelle finden Sie den Fragebogen als Word-Dokument. **Sie erleichtern uns die Auswertung, wenn Sie den Fragebogen elektronisch ausfüllen und uns per E-Mail zustellen.**

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Absender

Organisation	Stadt Luzern
Kontaktperson	Milena Scherer
Strasse / Nr.	Industriestrasse 6
PLZ / Ort	6005 Luzern
Telefon	041 208 85 95
E-Mail	milena.scherer@stadtluzern.ch
Ort und Datum	Luzern, 25.9.2018

Gesamtbeurteilung des Entwurfs

1. Sind Sie gesamthaft mit den Inhalten des Handbuchs einverstanden?			
<input checked="" type="checkbox"/> vollständig	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nein
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:			

2. Werden alle Aspekte behandelt, die aus Ihrer Sicht wichtig sind?	
<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:	
<p>Die Schwierigkeit liegt oftmals in der Umsetzung von Massnahmen. In den Städten geht es um die Aushandlung von Raum für den Fuss- versus dem übrigen Verkehr.</p> <p>Für uns wären mehr rechtliche Grundlagen und Hinweise zu wegweisenden Gerichtsentscheiden hilfreich, um die Interessen des Fussverkehrs gegenüber anderen Behörden besser vertreten zu können.</p>	

3. Wie beurteilen Sie die Ausführlichkeit der Erläuterungen in den einzelnen Kapiteln?			
Kapitel 1	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 2	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 3	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 4	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 5	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 6	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 7	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 9	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Kapitel 9	<input checked="" type="checkbox"/> angemessen	<input type="checkbox"/> zu ausführlich	<input type="checkbox"/> zu wenig ausführlich
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:			

Kapitel 1: Allgemeines

4. Sind Sie mit den Inhalten des Kapitels 1 einverstanden?			
Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit? (z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)			
<input checked="" type="checkbox"/> voll einverstanden	<input type="checkbox"/> eher ja	<input type="checkbox"/> eher nein	<input type="checkbox"/> nicht einverstanden
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:			
Ein bis zwei konkrete Beispiele, einer Interessensabwägung wären hilfreich.			

Kapitel 2: Schwachstellenanalyse

5. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 2 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Kapitel 3: Massnahmenplanung

6. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 3 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Kapitel 4: Dimensionierung

7. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 4 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Kapitel 5: Strecken

8. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 5 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Kapitel 6: Flächen

9. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 6 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Kapitel 7: Querungen

10. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 7 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

S. 61: Aus unserer Sicht sollte das reduzierte Zurückversetzen eines Fussgängerstreifens nicht propagiert werden - da daraus im Vergleich zum zurückversetzten Fussgängerstreifen auch nur ein reduzierter Sicherheitsgewinn entsteht.

Entweder ist eine Trottoirüberfahrt möglich - was direkte Fusswege ermöglicht und das abbiegende Fahrzeug auf der Fahrbahn aufhält oder aber es gibt einen Fussgängerstreifen, dafür zurückversetzt (5m), damit sich ein Fahrzeug aufstellen kann.

Kapitel 8: Verknüpfungen

11. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 8 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Kapitel 9: Gestaltung und Materialisierung

12. Sind Sie mit den Inhalten von Kapitel 9 einverstanden?

Wie beurteilen Sie den praktischen Nutzen des Kapitels für Ihre Arbeit?

(z.B. Informationsgehalt, Verständlichkeit, Nachvollziehbarkeit, Umsetzbarkeit)

voll einverstanden

eher ja

eher nein

nicht einverstanden

Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen:

Anhang

13. Wie beurteilen Sie den Inhalt und den Nutzen des Anhangs?					
	Seite	sehr nützlich	nützlich	wenig nützlich	nicht nützlich
Literatur, Rechtsgrundlagen, Normen	93	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Beispiele häufiger Schwachstellen	97	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Formular für die Erhebung von Schwachstellen	99	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Umfeldzuschläge gemäss VSS	100	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserungsvorschläge / Ergänzungen / Bemerkungen: Beispiele von Umsetzungsproblemen und mögliche Lösungsansätze wären hilfreich.					

14. Sollten im Anhang weitere Materialien zur Verfügung gestellt werden?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein
Wenn ja, welche? Anstatt nur Schwachstellen zu zeigen wären Lösungsansätze hilfreich.	

P.P. 9004 St.Gallen, Tiefbauamt Post CH AG

Schweizerischer Städteverband
Monbijoustrasse 8, Postfach
3001 Bern

Christian Hasler
Bereichsleiter (Verkehr) / Stadtingenieur-Stv.
Telefon +41 71 224 56 03
christian.hasler@stadt.sg.ch

EINGEGANGEN AM 05. OKT. 2018

St.Gallen, 1. Oktober 2018

Handbuch „Massnahmenplanung Fussverkehr“; Vernehmlassung; Rückmeldung Tiefbauamt Stadt St.Gallen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Mail vom 20. August 2018 luden Sie uns ein zur Vernehmlassung zum Handbuch „Massnahmenplanung Fussverkehr“. Gerne nehmen wir dazu Stellung.

Grundsätzlich stellt das Handbuch eine gute Zusammenfassung der wichtigsten Anforderungen und Wünsche des Fussverkehrs dar. Bei der Umsetzung sind jedoch neben den wichtigen Anliegen des Fussverkehrs auch die Anliegen der übrigen Verkehrsteilnehmenden und insbesondere die Wirtschaftlichkeit sowie die Aspekte des Stadtraumes zu berücksichtigen. Entsprechend ist bei der Anwendung des Handbuches immer auch eine Gesamtabwägung erforderlich.

Konkrete Rückmeldungen haben wir zu folgenden Themen:

- Seite 30: Abbildung 6
Die Anordnung des Fussgängerstreifens und der Bushaltestelle ist so nicht zulässig. Die Haltestelle ist daher zu löschen oder die Abbildung umzuzeichnen.
- Seite 32/33: Abbildung 8
Gemäss VSS-Norm genügen theoretisch 2.35m. Die Praxis zeigt jedoch, dass mind. 2.5m erreicht werden sollten (u.a. Unterhalt)
- Seite 32/33: Trottoir-Breite
Die für die Dimensionierung des Trottoirs vorgesehenen Breiten von bis zu 5.0 m sind in innerstädtischen Bereichen i.d.R. die Platzverhältnisse – unter Berücksichtigung der übrigen verkehrlichen Anliegen – nicht vorhanden.

Die Bezeichnung „Standardbreite“ soll daher in „angestrebte“ Breite umgewandelt werden. Ebenso ist der Satz „mit Geschäftsnutzungen und DTV > 10'000 ist eine Breite von min. 4.0m erforderlich“ anzupassen in „... von min. 4.0m anzustreben“.

- Seite 34: Lichte Höhe
Die vorgesehenen lichten Höhen führen zu sehr langen Rampen, was stadträumlich schwierig ist. Entsprechend ist in der Planung eine Gesamtabwägung erforderlich. Im Bericht sollten daher die Bezeichnung „angestrebte Tunnelhöhe“ in der Tabelle verwendet werden.
- Seite 43: Trottoirbreite
In den beengten innerstädtischen Verhältnissen sind Trottoirbreiten von 2.0m der Regelfall und Verbreiterungen oft aufgrund der Anforderungen der übrigen Verkehrsteilnehmenden und der vorhandenen Bebauung nicht möglich. Die Aussage sollte daher wie folgt angepasst werden: „Trottoirs sollen deshalb mindestens 2.0m breit sein; optimalerweise jedoch 2.5 m oder breiter.“
- Seite 44: Abbiegeradien
Einlenkerradien von 3m sind nur in Ausnahmefällen in Erschliessungsstrassen einzelner Liegenschaften zulässig. Die Aussage sollte daher wie folgt angepasst werden: „Der Radius beträgt in der Regel 5.0m.»
- Seite 44/45: Parkieren auf Trottoirniveau
Auch im Fall „Parkieren auf Trottoirniveau“ ist die Breite von 3.0 m für das angrenzende Trottoir in den beengten innerstädtischen Verhältnissen i.d.R. nicht realistisch. Der Satz sollte daher angepasst werden: „Das angrenzende Trottoir sollte mindestens 2.5m breit sein; das absolute Minimum beträgt 2.0m.
- Seite 50: Treppen und Rampen, Empfohlene Werte
Das absolute Minimum beträgt 2.0m. Der Satz sollte daher angepasst werden: «.. und soll mindestens 2 m betragen.»
- Seite 58: Querungen, «zu beachten»
Auf eine Festlegung der Fahrbahnbreite soll verzichtet werden. Der Satz sollte daher angepasst werden: «Mittelinsel erhöhen die Sicherheit».
- Seite 59: Querungen mit Vortritt
Die massgebenden Elemente aus der VSS-Norm 640 241 sind aufzuführen.
- Seite 60: Fussgängerstreifen mit Mittelschutzinseln
Die markierte Mittelschutzinsel wird begrüsst und hat sich als Lösung im städtischen Raum in Ausnahmefällen bewährt. Die Dreiecksfläche (Abb. 26) sollte jedoch länger, d.h. 10m lang sein und mit einer Sperrfläche markiert werden.
- Seite 61: Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen:
Das Markieren von Fussgängerstreifen ist gemäss T-30-Verordnung nicht zulässig. Ausnahmen bilden Schule und Heime. Somit ist die Aussage «bei erheblicher Verkehrsbelastung» zu löschen.
- Seite 67: Querungen an Lichtsignalanlagen, Gehgeschwindigkeit

Aufgrund der Leistungsengpässe bei den stark belasteten Knoten wird in der Praxis nicht eine Gehgeschwindigkeit von 0.8 m/sec sondern von 1.2m /sec angewendet. Daher ist der Satz zu passen: „...(Gehgeschwindigkeit von 1.2m/sec, optimalerweise 0.8m/sec ab Beginn der Grünphase...)“

- Seite 67: Querungen an Lichtsignalanlagen, Qualitätsstufen
Die in der Tabelle aufgeführten Wartezeiten (A/B ≤ 20-25s, C ≤ 30-35s, D ≤ 40-45s, E ≤ 45-50s, F > 45-50 s) an Lichtsignalanlagen sind bei stark belasteten Knoten nicht umsetzbar. Gemäss SN 640023a sind folgend Qualitätsstufen für den Individualverkehr vorgesehen: Qualitätsstufe A ≤ 20s, B ≤ 35s, C ≤ 50s, D ≤ 70s, E ≤ 100, F > 100 s. Unter Berücksichtigung der Leistungsanforderungen der LSA und dem berechtigten Einwand, dass Wartezeiten für den Fussgänger als besonders unangenehm empfunden werden, sollten für Fussgänger die Wartezeiten gegenüber dem MIV bei den Qualitätsstufen D und E etwas reduziert werden. Aus unserer Sicht ist daher die Tabelle wie folgt anzupassen:
A ≤ 20s, B ≤ 35s, C ≤ 50s, D ≤ 60s, E ≤ 90, F > 90 s.
- Seite 75: Bahnhöfe; Perronzugänge
Natürlich wäre es sinnvoll, wenn bei einer Perronlänge von mehr als 200 m drei Unterführungen vorhanden wären. Dies ist jedoch im städtischen Raum aufgrund der Platzverhältnisse schwierig. Ebenso scheitern diese Wünsche i.d.R. auch aufgrund der Finanzierbarkeit, denn die Bahnen finanzieren lediglich den Grundbedarf und die zusätzlichen Kosten sind durch die Gemeinden zu tragen.
- Seite 75: Bahnhöfe; Rampenneigung
Eine Rampenneigung von 6 % ist aus Gründen der Behindertengerechtigkeit anzustreben. Bei den Zugängen zu den Perrons wird von den SBB jedoch aufgrund der Rampenlänge 10 % angewendet. Entsprechend ist der Satz wie folgt anzupassen: „Die Neigung von Rampen sollte optimalerweise 6 % nicht übersteigen, darf jedoch nicht mehr als 10 % betragen.“.

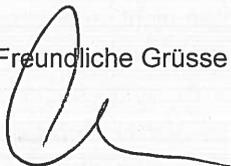
Des Weiteren haben wir folgende, kleinere Inputs:

- Seite 15: Fussgängerquerungen ergänzen (thematische Aufgabenstellung)
Nur die polizeilich registrierten Unfälle sind erfasst (Ergänzung zur Dunkelziffer)
- Seite 17: Ideal ist die Dokumentation in einer GIS-basierten Lösung (vgl. www.lvportal.ch).
Der Vorteil besteht in einer zentralen Ablage, auf die leicht zugegriffen werden kann und immer a jour ist, Auswertungen ermöglicht und weitere Daten erfasst werden können.
- Seite 18: Hinweis auf Projekt «Augenhöhe 1.20m»
- Seite 45: anzubieten (nicht anbieten)
- Seite 58: Geeignete und geschützte Warteräume...
- Seite 60: Fahrbahnbreite 8.50m streichen (vgl. auch S. 58)
wie definiert sich schwach belastete Fahrbahn? -> Grössenordnung DTV angeben
- Seite 66: Hinweis auf Markierung bfu-Füsse
- Seite 68 Ergänzen unter besonders zu beachten: Licht/Beleuchtung
- Seite 77 Hinweis auf niveaugleichen Einstieg (Bushaltekante 22cm)

- Seite 79 Nachteile Busbuchten mit folgendem ergänzen:
 - Reisezeitverluste
 - behindertengerechter Einstieg nicht oder nur schwierig möglich
- Seite 87 Sitzbänke: Hinweis auf ältere Personen, welche Bänke in gewissen Abständen zum Ausruhen benötigen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Christian Hasler
Bereichsleiter (Verkehr) / Stadtingenieur-
Stv.

Vernehmlassung zum Handbuch Massnahmenplanung Fussverkehr Stellungnahme der Stadt Zürich

19. September 2018

Das Handbuch «Massnahmenplanung Fussverkehr» stellt eine umfassende Grundlage zur Planung und Umsetzung von Massnahmen für den Fussverkehr dar. Es schliesst ans Handbuch Fusswegnetzplanung an. Der Entwurf ist übersichtlich und attraktiv gestaltet, er deckt alle wesentlichen Aspekte ab. Das Handbuch dürfte in Zukunft zu einer wichtigen Arbeitshilfe v.a. auch für kommunale Verwaltungen und Behörden werden. Insgesamt erscheint es als gelungen.

Bemerkungen zu einzelnen Aspekten:

- **Normen/Breiten**

Die Ausführungen S. 11 zu 1.4.2 Normen begrüssen wir ausdrücklich. Dazu gehören insbesondere die Zielsetzung multifunktionaler Strassenräume mit hoher Aufenthaltsqualität, den Betrachtungsansatz von Fassade zu Fassade und die aufgrund häufig beschränkter Platzverhältnisse nötige Interesseabwägung. Deren Umsetzung mittels Betriebs- und Gestaltungskonzepten unter situationsgerechter Anwendung der bestehenden Normen ist für gute Lösungen zentral.

So verstanden, begrüssen wir die Ausführungen zu Breiten (ab S. 29) und die in Abb. 7 empfohlenen gerundeten und grosszügigen Masse für Fussgängerflächen. Sie können jedoch nur als Empfehlungen gesehen werden, da im begrenzten Strassenraum nicht alle Anliegen wunschgemäss umgesetzt werden können. Wir empfehlen, keine weiteren Regelmasse zu definieren, die zudem von anderen Normen abweichen.

Insgesamt können damit die Anliegen des Fussverkehrs gleichberechtigt in die Interessenabwägung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern eingebracht werden.

- **Schwachstellenerfassung**

Ergänzung der Ausführungen S. 15 unten (Pkt. 2.2.2) durch Hinweis, dass es eine Konfliktanalyse braucht und die Beurteilung durch einen Fachexperten unerlässlich ist.

- **Massnahmenplanung**

Anstatt von 'Lösungsansätzen' zu sprechen, sollte von 'Zielen' und 'Hinweisen für die Planung' gesprochen werden (3.1, S. 21), damit die Handlungsspielräume nicht unnötig früh eingeschränkt werden.

- **Sichtweiten**

Der Satz S. 35 unten "Innerorts sind höhere Geschwindigkeiten ... zu vermeiden" ersetzen durch "Innerorts liegt die generelle Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Vielfach sind diese Geschwindigkeiten aus Sicherheitsgründen zu hoch. Durch geeignete Massnahmen ist das Einhalten der signalisierten Höchstgeschwindigkeiten sicherzustellen."

- **Trottoir**

Ergänzung 1. Abschnitt S. 43 durch den Hinweis, dass aus Fussgängersicht das Verhältnis Fahrbahn – Seitenbereiche etwa 30:40:30 betragen sollte. Dadurch entstehen attraktive Strassenräume. Parkierung auf Trottoirniveau (5.2.3): Das Mindestmass von 3 m fürs angrenzende Trottoir ist sehr grosszügig, ersetzen durch 2.50 m.

- **Gemeinsame Fuss-/Radwege**
Die Darstellung der rechtlichen Grundlagen zu den einzelnen Signalisationen in Abb. 22 ist übersichtlich und korrekt. Dies ist angesichts der komplizierten Rechtslage nicht selbstverständlich und verdient ein Lob.
- **Spezielle Elemente/Längsstreifen**
- Die S. 51 aufgeführten Minimalbreiten für markierte Längsstreifen von 1.50 m sind zu schmal. Dies gilt umso mehr als sie zum Schutz vor überfahrenden Fahrzeugen durch Pfosten, welche 30 cm innerhalb der Markierung zu setzen sind, weiter verschmälert werden. Die resultierende nutzbare Breite von 1.20 m erlaubt Fussgängern nur den Gänsemarsch.
- **Fussgängerstreifen mit Mittelinsel**
Die auf S. 60 oben angeführte Durchfahrtsbreite von 3.50 – 3.75 m ist problematisch, da in diesem Bereich LKW zu überholen beginnen. Entweder 3 m, 3.5m oder >4.25 m. Verschwenkungen bei Mittelinseln führen oft zu schmalen Aufstellbereichen und können gestalterisch problematisch sein.
- **Trottoirüberfahrten**
Der Abschnitt auf S. 63 stellt gut dar, wie Trottoirüberfahrten auszugestalten sind, damit sie verkehrsrechtlich auch als solche und nicht als Einmündung gelten. Wieso 'ausgestalterischen und funktionalen Gründen möglichst alle einmündenden Strassen mit Trottoirüberfahrten zu versehen' sind, ist nicht nachvollziehbar.
Bei den Anforderungen sollte der Begriff 'siedlungsorientiert' (Punkt 5) durch 'untergeordnet' ersetzt werden: es geht um die Funktion der Strasse (Quartierstrasse bzw. Hauptstrasse) und nicht um deren Ausgestaltung. Hintergrund: Hauptstrassen sollten in Orts-/Quartierzentren auch siedlungsorientiert gestaltet sein, umgekehrt gibt es nach wie vor zahlreiche untergeordnete Strassen, welche verkehrsorientiert gestaltet sind.
- **Querungen ohne Vortritt**
Wie oben angeführt, ist auch hier die Fahrstreifenbreite von 3.50 – 3.75 m zu streichen (S. 65 unten).
Abschnitt 7.3.3 kann gestrichen werden.
- **Querungen an Lichtsignalanlagen**
Gute Zusammenfassung. Punkt 2 der Anforderungen S. 67 ist insofern zu relativieren, als bei Ampelsteuerungen mit Konfliktgrün Fussgänger/Rechtsabbieger ein etwas zurückgesetzter FG-Streifen die Situation verbessern kann, indem einzelne Rechtsabbieger den Hauptstrom geradeaus nicht blockieren.
- **Unter- und Überführungen**
Grundsätzlich: Über-/Unterführungen bei Hauptstrassen innerorts sollen die absolute Ausnahme bilden (S. 68 oben).
- **Seitenräume/Einengungen**
Aktuelle Untersuchungen des BAST zeigen, dass seitliche Einengungen (Einstreifigkeit) eine Kapazität von bis zu 6 – 8000 Mfz/Tag aufweisen (S. 70 unten).
- **Bahnhöfe ...**
Wer definiert den 'Grundbedarf' an Unterführungen (S. 75, 2.letzter Punkt)? Auch die ÖV-Betreiber sind an einer allseitig guten Erreichbarkeit ihrer Haltepunkte interessiert. Woher kommt die Mindestbreite von 4.20 m für Unterführungen?

- **Bushaltestellen**

Warum muss bei Bushaltestellen der Witterungsschutz mindestens 2.50 m vom Fahr-
bahnrand entfernt sein?

Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeit sind der sicherste Haltestelltyp. Er ist als
solcher darzustellen und zu qualifizieren.

Die Fahrbahnhaltestelle ohne Mittelinsel ist für Erschliessungs- und Sammelstrassen ge-
eignet. 'Nur in Ausnahmesituationen' streichen.

Zusätzliche Nachteile von Busbuchten sind der hohe Platzbedarf, die geringe Verkehrs-
sicherheit und die Schwierigkeit sie BEHIG-konform auszugestalten. Für Busbuchten
sprechen der bessere Ablauf des mot. Verkehrs und die kleinere Gefahr von Rückstaus
in vorgelagerte Knoten.

Busbucht mit Mittelinsel, falsche Beschreibung: für FG gibt es keine kurzen Verbindun-
gen/Querungen, da sie ca. 30 m entfernt sind, der stehende Bus kann sehr wohl über-
holt werden, eine verkehrsberuhigende Wirkung ist nicht auszumachen, Busbuchten
sind keine Standardlösungen.

- **Belag und Oberfläche**

Grundsatz der einheitlichen Betrachtung von Strassenräumen von Fassade zu Fassade
hier nochmals anführen.

- **Bepflanzung**

Bedeutung von Bäumen und von Bepflanzungen generell fürs Stadtklima explizit erwäh-
nen.