



Schweizerischer Verband der  
Strassen- und Verkehrsfachleute VSS  
Sihlquai 255  
8005 Zürich

Bern, 29. Juli 2015

## **Querungen für den Langsamverkehr – Fussgängerstreifen Stellungnahme des Schweizerischen Gemeindeverbands (SGV)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Juni dieses Jahres haben Sie dem SGV das oben erwähnte Geschäft zur Stellungnahme unterbreitet. Für die Gelegenheit uns aus Sicht der rund 1650 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen. Auf Ihren Fragekatalog gehen wir im Anschluss an einige grundsätzliche Äusserungen zu oben erwähnter Vorlage ein.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Langsamverkehr wird vom SGV ausdrücklich begrüsst, umso mehr als im Vergleich zu anderen Fortbewegungsmittel überproportional viele Unfälle für Fussgänger tödlich enden. Viele Städte und Gemeinden engagieren sich zwar seit langem dafür, die Sicherheit der Fussgänger zu verbessern. Dennoch ist es für sie hilfreich, für die Querungen des Langsamverkehrs entsprechende Fachnormen zu entwickeln. Fachnormen können aus Sicht des SGV allerdings keinen rückwirkenden Charakter haben, sondern entfalten ihre Geltung ab ihrer Inkraftsetzung.

Die aus Sicht der Gemeinden besonders relevanten Änderungen sind die Vergrösserung der Erkennungsdistanzen, sowie der Sichtweite und der Sichtfelder. Ebenfalls von Bedeutung ist die vorgenommene Umgestaltung des Annäherungsbereiches (vormals Warteraum). Da es sich bei der Vorlage um Fachnormen handelt, liegt es in der Natur der Sache, dass nicht abgewogen wird, ob mit den vorgesehenen verpflichtenden baulichen Massnahmen beispielsweise eine Ausgewogenheit zwischen den Kriterien Sicherheit und gewünschter Netzdichte erreicht wird. Veranschaulicht werden kann dies mit der Norm für Schutzinseln in der Strassenmitte, die ausserorts ab Geschwindigkeiten über 60km/h verpflichtend sein sollen. Wie viele bestehende Fussgängerstreifen in der ganzen Schweiz von dieser Norm betroffen sind, und wie diese zu den Fuss- und Wanderwegnetzen stehen, ist völlig unklar. Entsprechend sind auch die möglichen Folgen für Kantone und Gemeinden nicht genau abschätzbar, was die Beurteilung der praktischen Auswirkungen der Normen durch den SGV erschwert.

Grundsätzlich dürfte es für Gemeinden drei Vorgehensweisen geben, wie mit den durch die neue Norm allenfalls festgestellten fachlichen Mängeln bei Fussgängerstreifen umgegangen werden kann: es können mit baulichen Massnahmen Sperrpfosten oder Mittelinseln angebracht werden, die Fussgängerstreifen können verschoben werden, oder sie können unter Umständen ganz aufgehoben werden. Damit im Sinne der Verkehrssicherheit verhindert werden kann, dass Fussgängerstreifen im grossen Stil aufgehoben werden, und vielmehr eine konkrete Beurteilung der Situation erfolgt (was eine Aufhebung ausdrücklich nicht ausschliesst), ist für den SGV entscheidend, dass Verbesserungen in erster Linie im Rahmen von Strassensanierungen

umgesetzt werden sollen. Dies soll insbesondere im Rahmen der Agglomerationsprogramme zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgen, wo sich der Bund auch finanziell an Massnahmen zur Verbesserung des Langsamverkehrs beteiligt.

Zentral ist für den SGV zudem, dass in den Gemeinden gesamtheitliche Überlegungen zur Mobilität gemäss dem Motto „Koexistenz statt Dominanz“ angestrebt werden. Dabei müssen die Interessen aller Anspruchsgruppen im Verkehr gleichermassen berücksichtigt werden, auch jene der Fussgänger. Dies bezieht sich sowohl auf die notwendige Verbesserung ihrer Sicherheit, nicht zuletzt auf den Fussgängerstreifen, als auch auf die Einfachheit der entsprechenden Verbindungen. Der SGV fordert demnach, dass diese Überlegungen sinngemäss in das Kapitel A „Allgemeines“ aufgenommen werden, damit sie bei der praktischen Umsetzung dieser Normen auch entsprechend berücksichtigt werden.

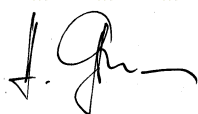
Schliesslich ist es dem SGV ein Anliegen, bei der Abweichung von Normen in Bagatell- oder wiederkehrenden Spezialfällen für die Notwendigkeit von verkehrstechnischen Gutachten eine grössere Flexibilität, respektive gewisse Ausnahmeregelungen vorzusehen. In einzelnen Fällen (Normen 19, 20 und 24) kann bekanntlich von der Norm abgewichen werden, wenn dies mit einem verkehrstechnischen Gutachten begründet werden kann. Die Erstellung solcher Gutachten kann jedoch ziemlich ressourcen- und kostenintensiv sein und gerade für strukturschwache Gemeinden eine grosse Belastung darstellen. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre es aus Sicht des SGV deshalb wie erwähnt zu begrüssen, falls bei zu definierenden wiederkehrenden Fällen von der Notwendigkeit eines verkehrstechnischen Gutachtens abgesehen werden könnte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

### **Schweizerischer Gemeindeverband**

Präsident



Hannes Germann  
Ständerat

Direktor



Reto Lindegger