

# Fussverkehr

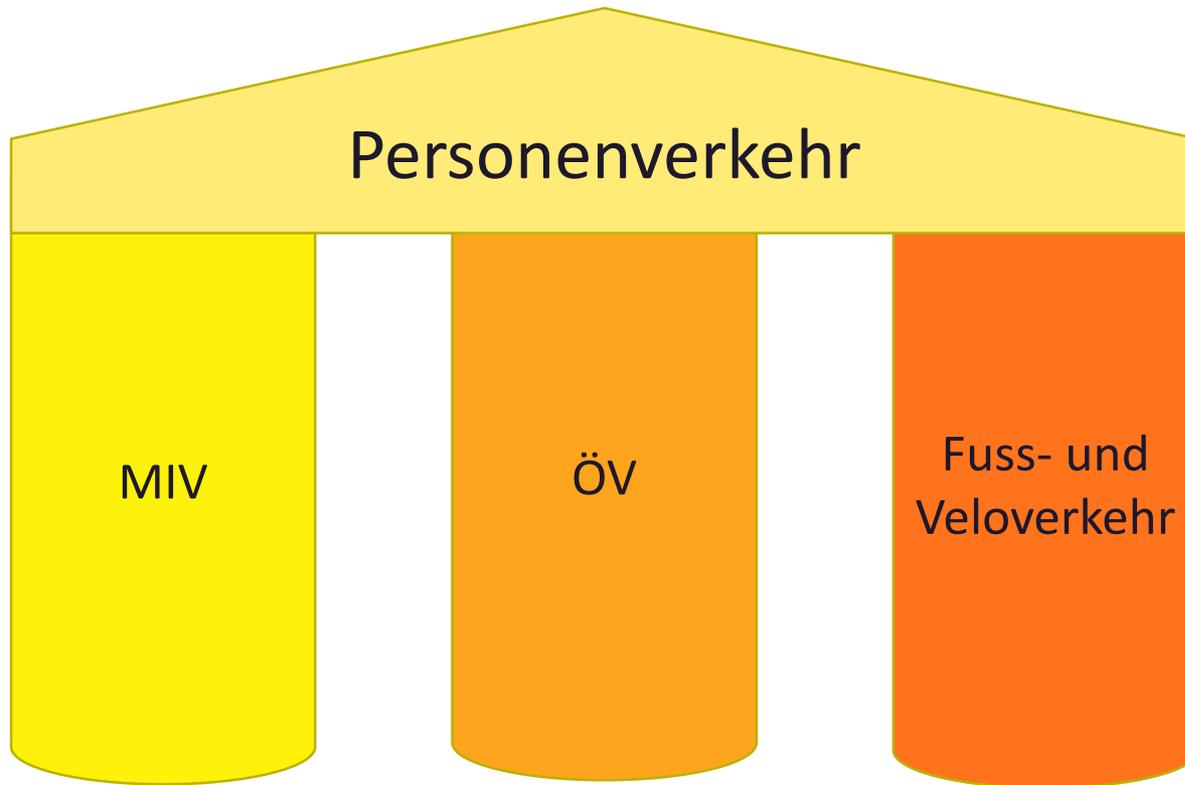
## Dialogplattform Agglomeration Unteres Reusstal

Dialogplattform Fussverkehr

28. Januar 2020

# Programm

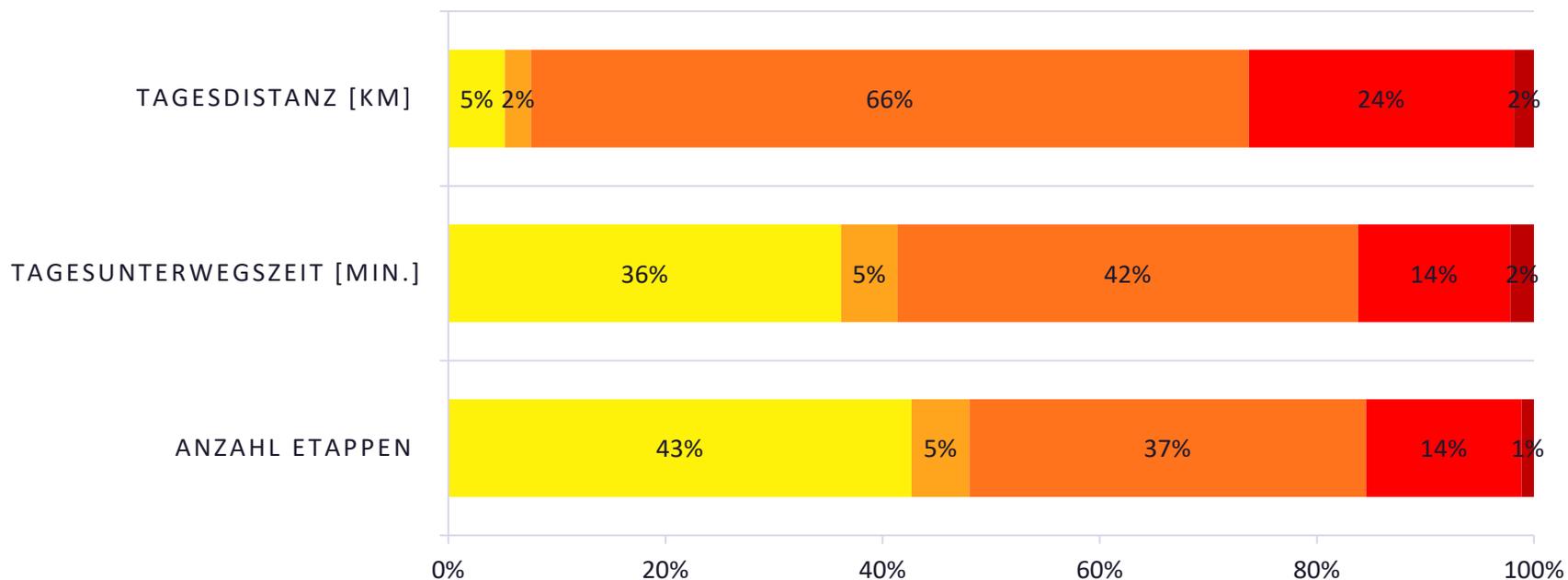
14:00	<b>Begrüssung und Einleitung</b>		Marco Achermann, Pirmin Scheuber
14:10	<b>Inputreferate</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr</li><li>– Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit</li><li>– Bewegungs- und begegnungsfreundliche Gemeinden</li></ul>	Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz Markus Geiser, BfU Eveline Lüönd, Gesundheitsförderung Uri
15.15	<i>Pause</i>		
15.45	<b>Austausch und Dialog</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Problemstellen auf Schulwegen</li><li>– Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit</li><li>– Bewegungs- und begegnungsfreundliche Gemeinden</li><li>– Fussweg- und Schulwegplanung</li></ul>	Alle
16.30	<b>Kantonale Grundlagen und weitere Schritte AP URT 4G</b>		Pirmin Scheuber
16.50	<b>Abschluss</b>		Pirmin Scheuber



«Der Fussverkehr ermöglicht die selbständige Teilnahme an der Mobilität und damit am öffentlichen Leben. Dies gilt insbesondere für Kinder, Betagte und Mobilitätsbehinderte.»

Quelle: Fussverkehr Schweiz

# Einleitung



	Anzahl Etappen	Tagesunterwegszeit [Min.]	Tagesdistanz [km]
■ zu Fuss	43%	36%	5%
■ Velo inkl. E-bike	5%	5%	2%
■ MIV	37%	42%	66%
■ ÖV	14%	14%	24%
■ Übrige	1%	2%	2%

Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2017

## Investitionen in den Fussverkehr...

- ... sind kosteneffizient,
- ... entlasten den motorisierten Strassenverkehr,
- ... schonen die Umwelt,
- ... tragen wesentlich zur Gesundheit bei.

# Einleitung

- Stärken bei Strecken unter einem Kilometer bzw. bis ca. 15 Minuten Unterwegszeit
- Alltagsnetz → Verbindung von Wohn-, Arbeitsort und Einkaufseinrichtungen
- Freizeitnetz → ruhige, sichere und attraktive Wege für Naherholung und Vernetzung von Freizeitanlagen

Gut signalisierte, lückenlose Netze ohne Umwege und Hindernisse

# Inputreferate



28. Januar 2020 | Altdorf

# Schwachstellenanalyse und Massnahmenplanung Fussverkehr

Pascal Regli | Verkehrsplaner SVI | Projektleiter Fussverkehr Schweiz





# Inhalt

1. Schwachstellenanalyse
2. Massnahmenplanung
3. Dimensionierung
4. Strecken
5. Flächen
6. Querungen
7. Verknüpfungen
8. Gestaltung / Materialisierung





## 1 Schwachstellenanalyse



## Sicherheit

objektiv / subjektiv

## Querungsstellen

Lage, Sicht, Gestaltung

## Dimensionierung

Breite, Höhe, Aufenthaltsfläche

## Konflikte

Auto, Velo, ruhender Verkehr

## Attraktivität

Ausstattung, Komfort



Formular für die Erhebung von Schwachstellen

Gemeinde	Datum / Bearbeiter/in
Strasse / Nr. / Abschnitt	Nummer
Fotos	
Problembeschreibung	
Lösungsansatz	
Bemerkungen	



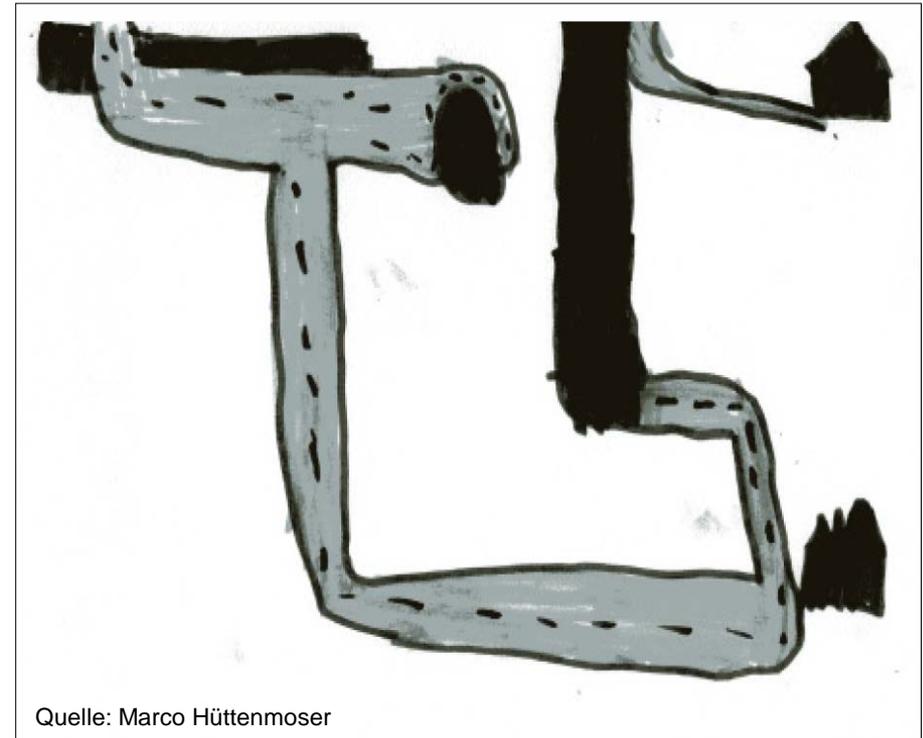
# Einbezug von besonderen Nutzergruppen

- Kinder (Schulweg)
- SeniorInnen
- Menschen mit Behinderung





# NutzerInnen und Anforderungen





## 2 Massnahmenplanung

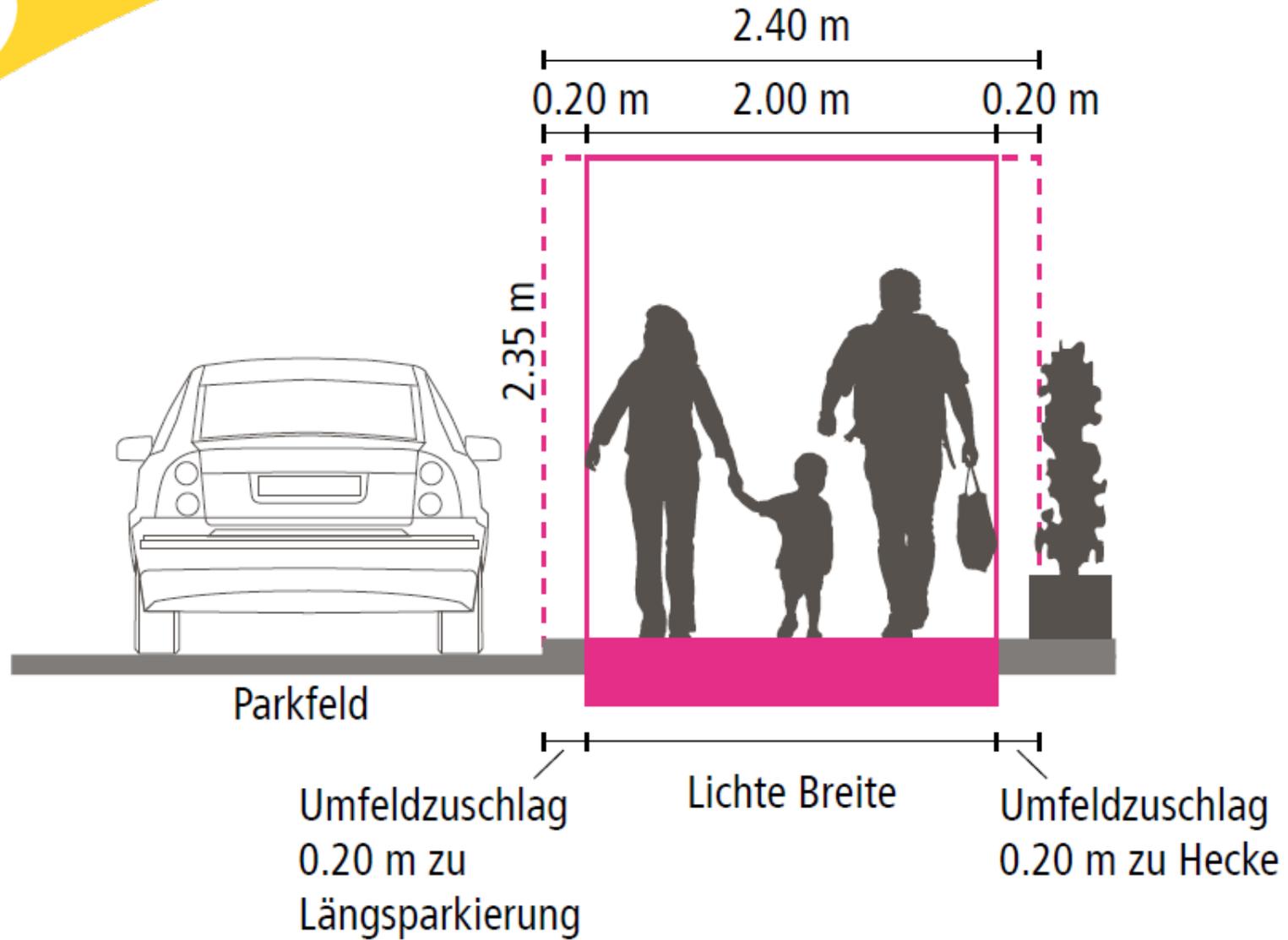


Nr.	Strasse / Abschnitt	Foto	Problembeschreibung	Lösungsansatz / Massnahmen	Kategorie	Federführung / Beteiligte	Priorität	Realisierungshorizont
41	Bernstrasse		Hohe Geschwindigkeiten des MIV (deutlich über 50km/h), Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel.	Mittelinsel und Geschwindigkeitsreduktion. Mit Ersatz Werkleitungen realisieren.	Drittprojekt	Kanton / Gemeinde	2	mittelfristig 4 - 8 Jahre
42	Birkenweg		Parkplätze auf Trottoir markiert. Verbleibendes Trottoir zu schmal. Fussgänger weichen auf Fahrbahn aus.	Anordnung der Parkplätze auf der Fahrbahnfläche	Kleinmassnahme	Gemeinde	1	kurzfristig < 4 Jahre
43	Zürichstrasse Einfahrt Birkenweg		Trottoirkante nicht abgesenkt.	Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt	Kleinmassnahme	Gemeinde / Gewerbebetrieb	1	kurzfristig < 4 Jahre

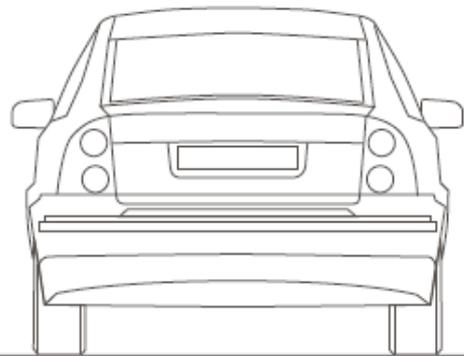
## 2 Massnahmenplanung



### 3 Dimensionierung



### 3 Dimensionierung



Fahrbahn

4.20 m  
0.50 m 3.50 m 0.20 m

2.35 m



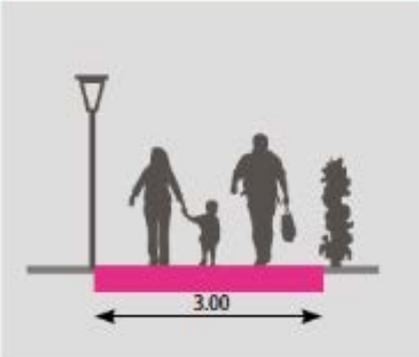
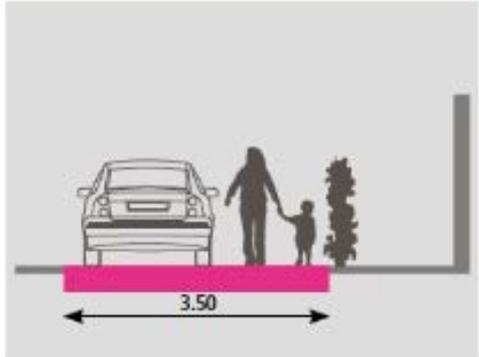
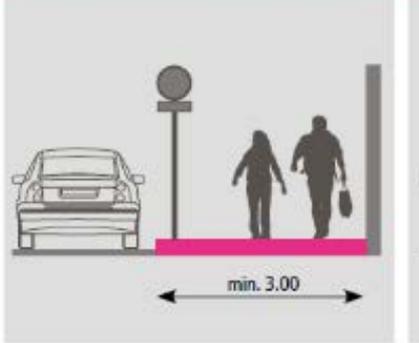
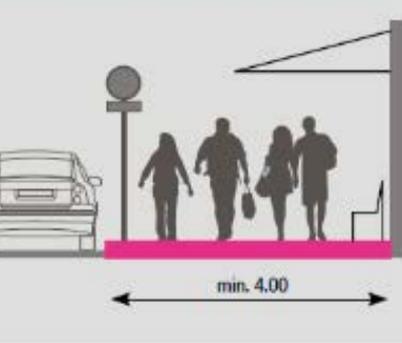
Umfeldzuschlag 0.5 m zu  
verkehrsorientierter Strasse  
 $v_{zul}$  50 km/h mit hohem  
Verkehrsaufkommen

Lichte Breite  
Strecke mit hohem  
Fussgängeraufkommen

Umfeldzuschlag  
0.20 m zu Gebäude

### 3 Dimensionierung



<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
eigenständiger Fussweg	Quartierstrasse (Wohnnutzung)	Trottoir entlang Strasse mit geringer Dichte (Wohnnutzung bis 3-geschossig)
		
<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>
Trottoir entlang Strasse mit mittlerer Dichte (Wohnnutzung 3 – bis 5-geschossig)	Trottoir entlang Strasse mit mittlerer Dichte (Wohn- und Geschäftsnutzung 3 – bis 5-geschossig)	Trottoir entlang Strasse mit hoher Dichte (Wohn- und Geschäftsnutzung; Zentrumsbereiche)
		

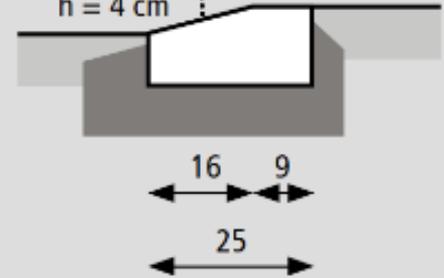
### 3 Dimensionierung



4 cm schräg

14° (25 %)

$h = 4 \text{ cm}$



### 3 Dimensionierung



# Trottoirs

Ausgestaltung von Einmündungen mit kleinen Abbiegeradien

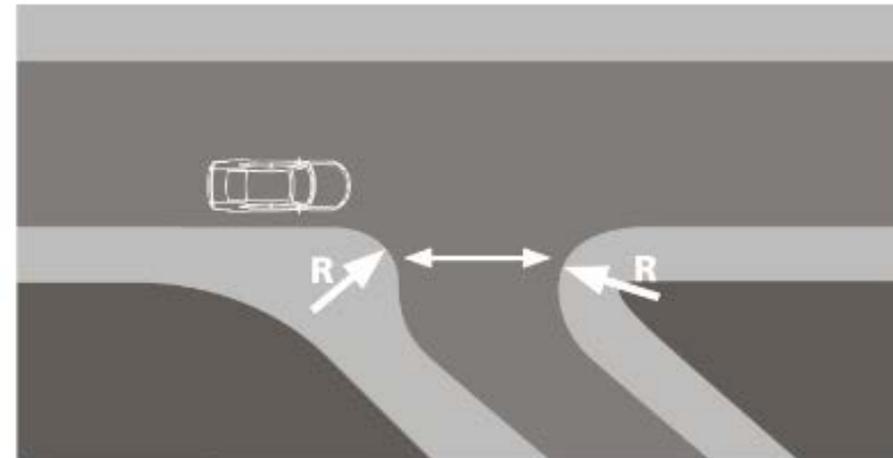
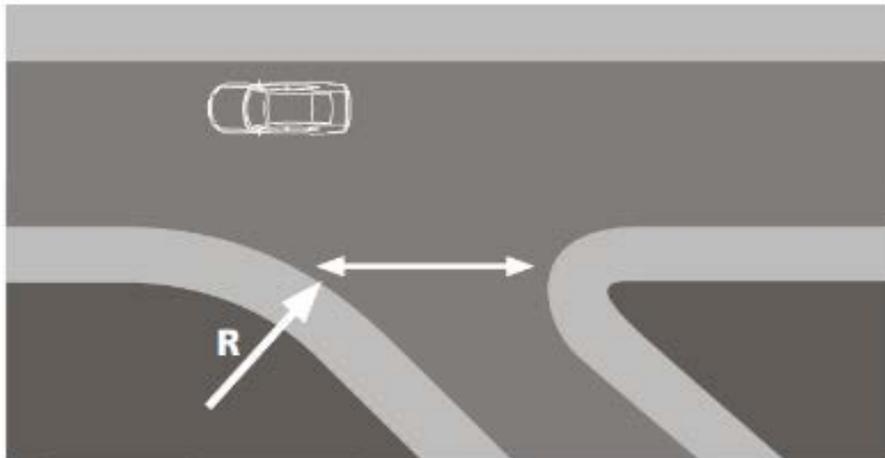




# Trottoirs

## Ausgestaltung von Einmündungen mit kleinen Abbiegeradien

- Verkürzung der Querungsdistanz
- verlangsamen des abbiegenden Fahrverkehrs
- Bessere Sichtbeziehungen
- Erhöhung der Sicherheit

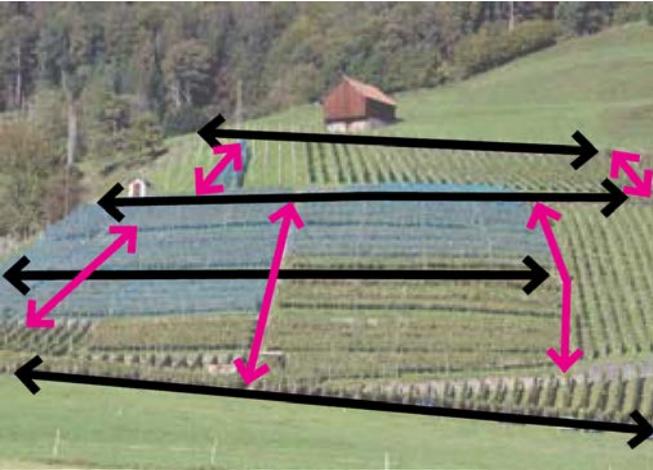




# Spezielle Elemente im Längsverkehr



# Schmale Wege: am Hang



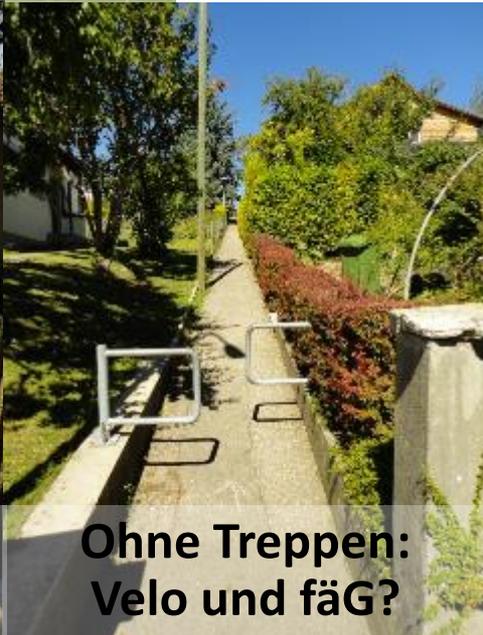
- Wegsystem mit 2 Wegtypen:
- **Wege parallel zum Hang:**  
möglichst flach und befahrbar
  - **Wege senkrecht zum Hang:**  
effizient, direkt, evtl. mit Treppen  
durchsetzte Fusswege



Regelung des  
Unterhalts



Signalisation  
nötig?



Ohne Treppen:  
Velo und fäG?



Beleuchtung,  
kein Geländer?



Sichtbeziehung  
bei Einmündung

# Schmale Wege: Bankettwege



## Bankettweg

- Sicherstellung von Schulwegen
- Erschliessung Einzelliegenschaft
- eher Übergangslösung
- Empfehlung bfu:
  - möglichst fester Belag (z. B. Asphalt)
  - Breite: 60cm bis 120cm

## 4 Strecken



👍 Beleuchtung als Trennelement

Beispiel inkl. Beleuchtung



👎 keine Abgrenzung zur Fahrbahn

# Strecken vorher / nachher: Kantonsstrasse



Ortsdurchfahrt Niederlenz: vorher



Ortsdurchfahrt Niederlenz: nachher



Ortsdurchfahrt Niederlenz: vorher



Ortsdurchfahrt Niederlenz: nachher

4 Strecken

# Strecken vorher / nachher: Sammelstrasse





# Plätze und Aufenthaltsflächen



5 Flächen



## Kleinflächen

- platzartige Aufenthaltsflächen entlang von Strassen / Wegen
- Qualität / Identität durch Sitzgelegenheit, Begrünung, Brunnen etc.
- Förderung sozialer Austausch / bewegungsfördernd
- definitive Gestaltungen und/oder provisorische Lösungen möglich
- Sitzgelegenheit alle 300 m



Ehemaliger Einmündungstrichter



Aufgewerteter Dorfbrunnen



# Fussgänger- und Begegnungszonen

## Fussgängerzone:

- Altstadt- / Zentrumsgebiete
- Fussgängervortritt, Fahr-/Parkverbot
- Fahrzeuge ausnahmsweise im Schritttempo zugelassen, z. B. Anlieferung, Hotelvorfahrt, Velos

## Begegnungszone:

- Flexibel in Bezug auf Gebiete/Funktion
- Tempo 20, Fussgängervortritt, Parkierung auf bezeichneten Feldern
- Zusätzliche Einschränkungen wie Teilfahrverbote, Einbahnregelungen, Sackgassen möglich





## Begegnungszonen: Wohnquartier

### Potentiale nutzen

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Senkung Dominanz des Motorfahrzeugverkehrs und der Parkierung
- Steigerung Wohn- / Lebensqualität
- Spielen für Kinder / Aufenthalt für Anwohnerschaft
- Stärkung Bezug zwischen Vorplätzen und Strasse





# Begegnungszonen: Mittel- / Kleingemeinden



Nachträglich verkehrsberuhigt



Konzept (1980er-Jahre)



Konzept (2000er-Jahre)



## Übersicht Querungstypen

### Querungen mit Vortritt

- Fussgängerstreifen
- Trottoirüberfahrt
- Begegnungszone

### Querungen ohne Vortritt

- Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen (Furt)
- Einengungen
- Flächige Querung mit Mehrzweckstreifen

### Lichtsignalanlagen

### Unter- / Überführungen

---

### Grundsätze und Anforderungen für die Festlegung des Querungstyps

gebauten Umfeld / Umfeldnutzung, Strassentyp

Wunschlinien, Art und Bedeutung Querungsnachfrage

Verkehrsregime, Frequenzen, Geschwindigkeiten Fahrverkehr

Flächenverfügbarkeit, Abmessungen und Sichtweiten

---



## Querung an Kreuzungen

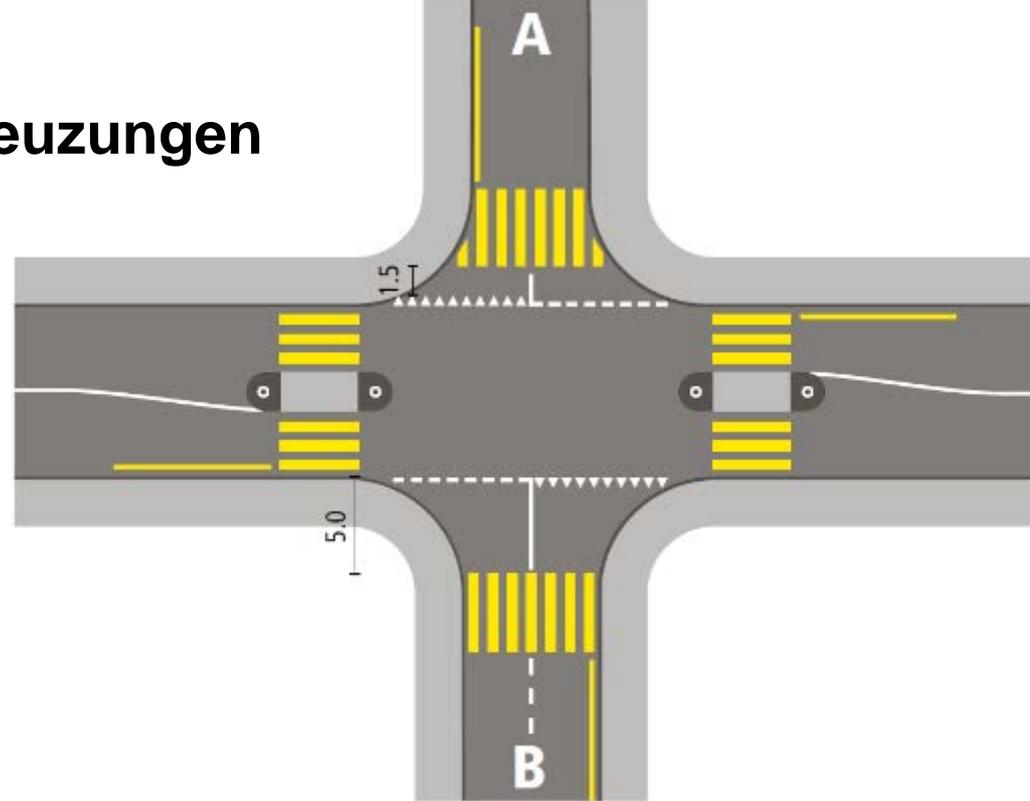
### Sicht Fussverkehr:

Kurze Querungsdistanzen:

- Abbiegeradien klein halten
- Mittelinsel auf der übergeordneten Strasse

Umwege vermeiden:

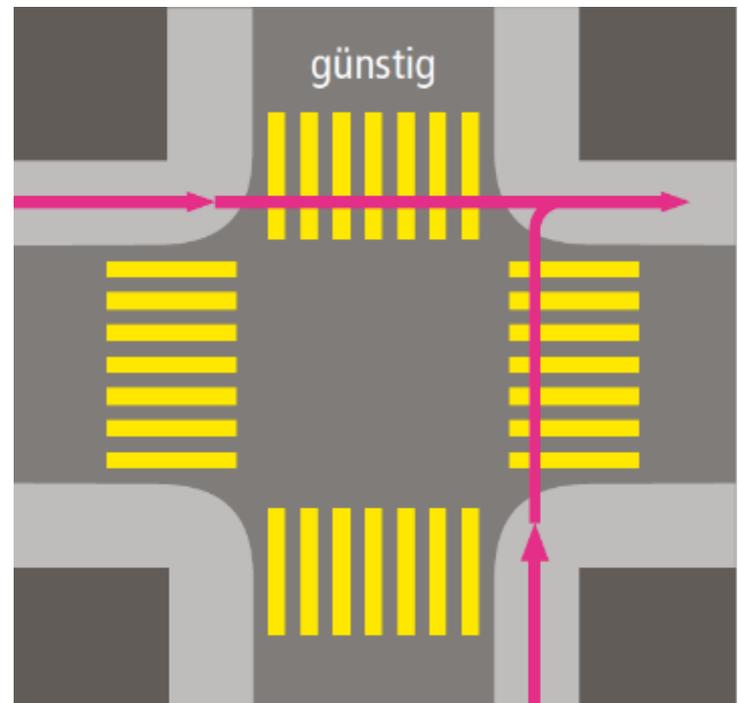
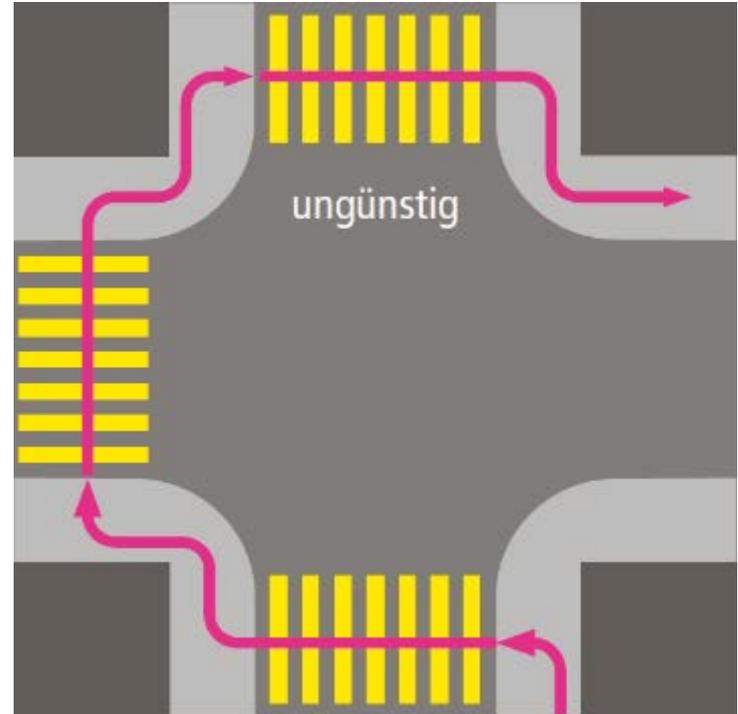
- Wunschlinie beachten
- Querung nahe am Knoten, Zurückversetzen Fussgängerstreifen führt zu Umwegen
- allenfalls Trottoirüberfahrt an untergeordneter Strasse



- A** minimal zurückversetzter Zebra-streifen über untergeordnete Strasse mit geringen Fahrzeugfrequenzen
- B** Zebra-streifen um 5 m zurückversetzt:
- Sicherheitsgewinn bei untergeordneter Strasse mit höherer Frequenz
  - Ermöglicht Überholen abbiegender Fahrzeuge auf vortrittsberechtigter Strasse



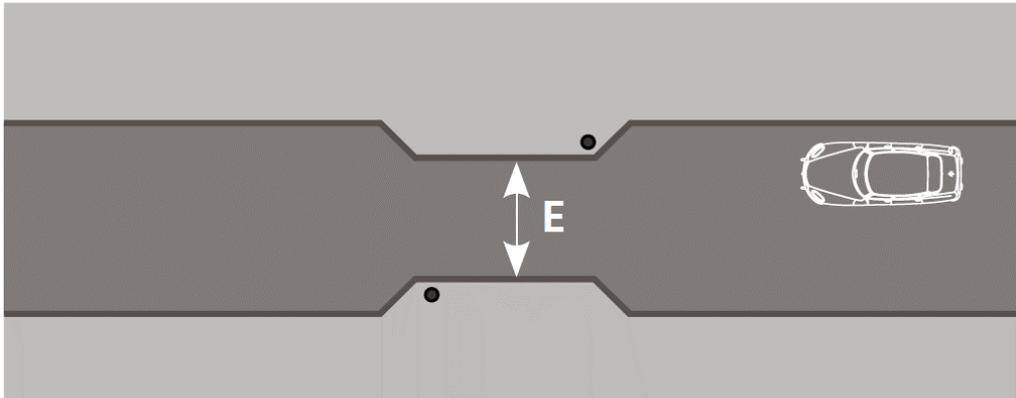
# Querung an Kreuzungen



6 Querungen

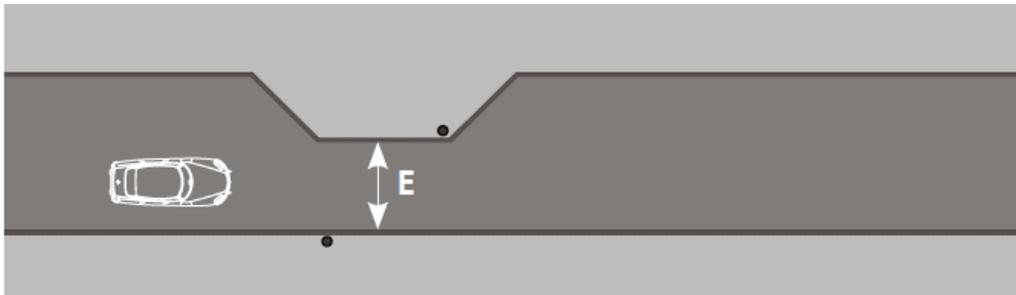


## Vorgezogene Seitenräume / Einengungen



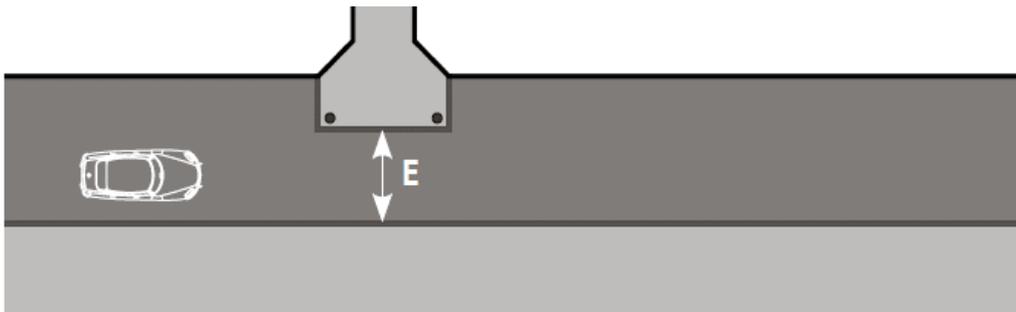
### beidseitige Einengung

- Trottoir beidseitig
- Fahrbahnverschmälerung
- Begegnungsfall bestimmen



### Einseitige Einengung

- Trottoir beidseitig



### Einseitige Einengung

- Trottoir einseitig /  
einmündender Fussweg



# Einengung



**Beidseitige Einengung ohne Fussgängerstreifen**



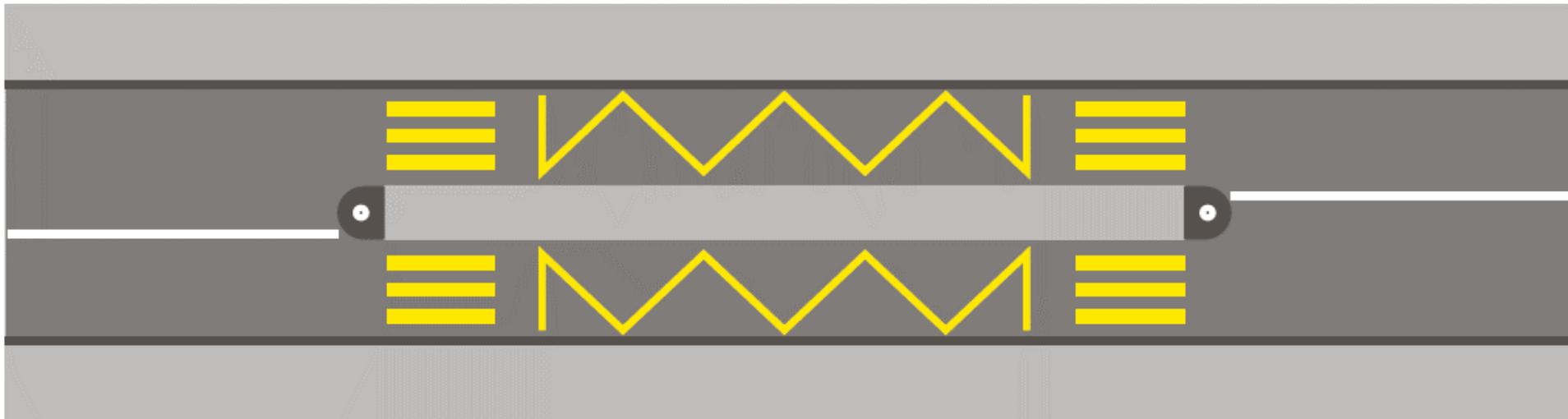
# Einengung



mit Pfosten oder Pollern gesicherte Einengung



## Zugang zur Bushaltestelle



Optimale Anordnung einer Fahrbahnhaltestelle

- attraktiv für den Fussverkehr, da direkte Verbindungen
- Bus kann nicht überholt werden
- optische Präsenz der Haltestelle im Strassenraum
- Sicht auf Wartende gegenüber verbessert subjektive Sicherheit



# Zugang zur Bushaltestelle



7 Verknüpfung mit ÖV



## Beläge

- Eignung
- Anforderungen beim Einbau
- Anforderungen Unterhalt
- Hinweis auf Normen; Bemerkungen z.B. über Behindertenfreundlichkeit

Walz- und Gussasphalt



Betonbelag



Pflästerungen



Plattenbelag



Oberbau mit toniger oder Kalkmergel-Deckschicht



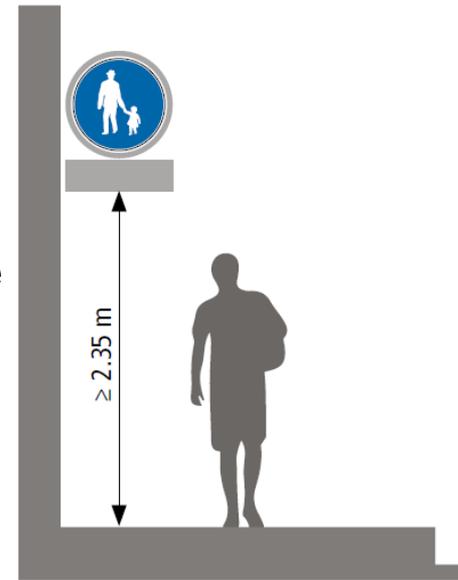
Bituminöse Oberflächenbehandlung





## Möblierungselemente

- So wenig Elemente wie möglich / so viel wie nötig
- Gesamtwirkung / Abstimmung auf andere Elemente
- Zurückhaltung bei Formen, Farben und Materialien
- Feste Elemente ausserhalb Geh- und Sichtachsen
- auskragende Objekte min. 235 cm über Boden
- Hindernisse auf max. 30 cm über Boden ertastbar



### Möblierungselemente im öffentlichen Raum

#### Ausstattung

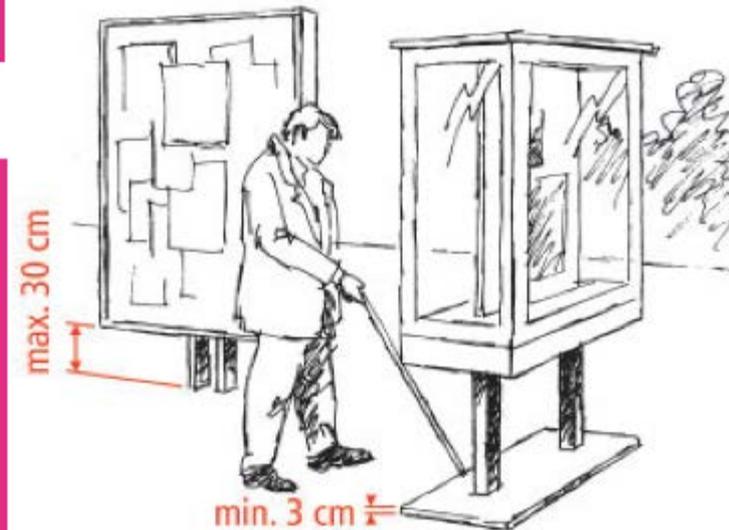
(Aufenthalt unterstützen)  
Bänke, Brunnen, Kunst  
im öffentlichen Raum,  
Beleuchtung, Orientie-  
rung usw.

#### Ausrüstung

(Ver-/Entsorgung,  
Signale, Sicherheit und  
Sauberkeit)  
Trafostation, Verteilka-  
bine, Abfallkübel, Werk-  
stoffsammelstelle, Poller,  
Absperrschranke,  
Fahrradständer usw.

#### Kleinbauten

(Architektonische Ob-  
jekte an belebten Orten)  
WC-Anlage, Telefonka-  
bine, Pavillon,  
Verpflegungskiosk,  
Aufzug, Unterstand usw.





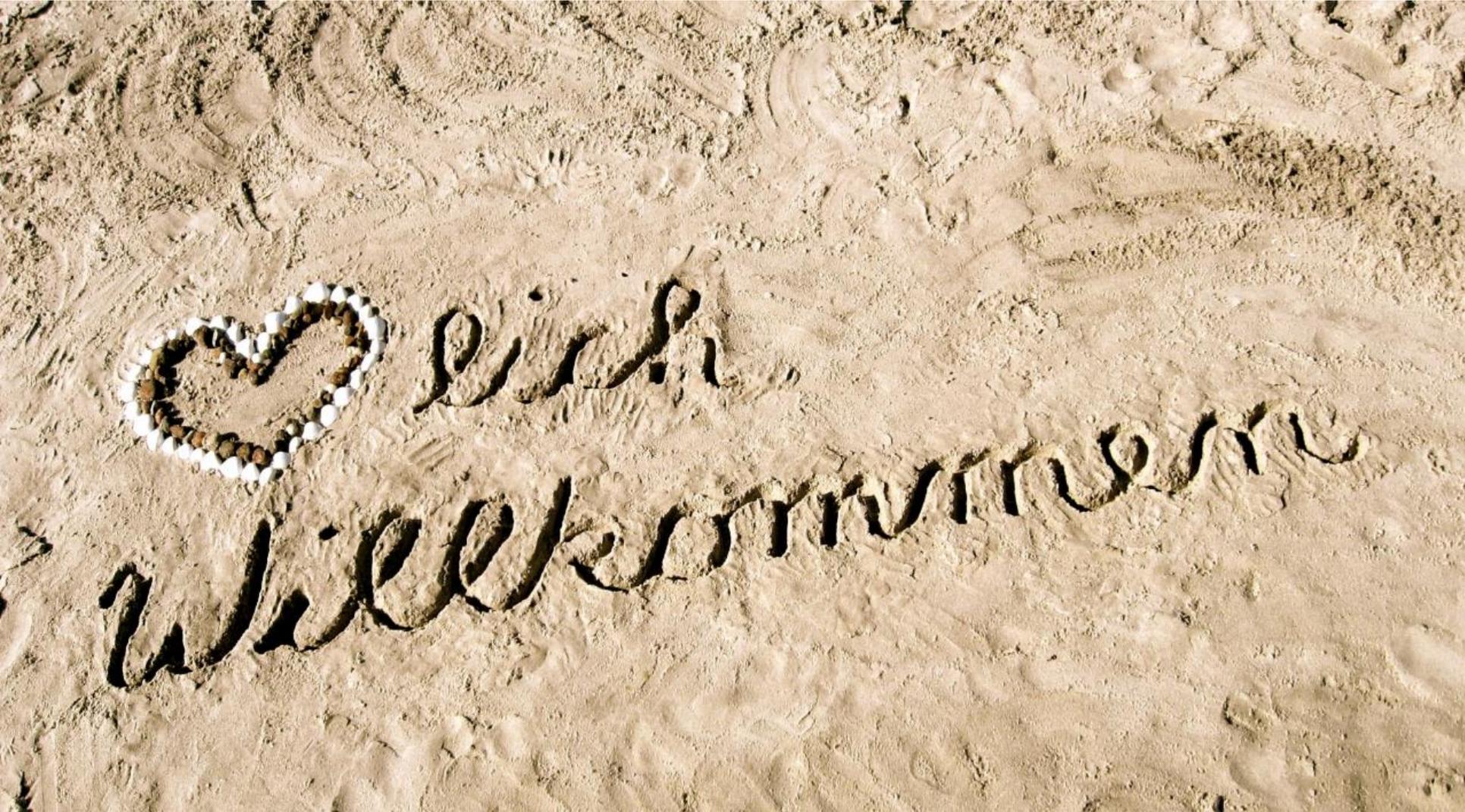
Beratungsstelle für  
Unfallverhütung

Hodlerstrasse 5a, 3011 Bern  
info@bfu.ch bfu.ch

Dialogplattform Fussverkehr, 2020

Markus Geiser

# Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit



# Inhalt

Ω Verkehrssicherheit

Ω Schulwegsicherheit

Verkehrssicherheit

Gesetzgebung

## SVG Art. 6a Abs. 1

... Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessenen Rechnung

...

Verkehrssicherheit

Gesetzgebung

## SVG Art. 6a Abs. 3

... Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

# Verkehrssicherheit

## Massnahmenevaluation Strasseninfrastruktur

### Art. 6a, SVG: Beheben der Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen

Ω Unfallschwerpunkt → BSM → SN 641724

Ω Massnahmen müssen nach ihrer Wirksamkeit bewertet werden → MEVASI

Ω Gefahrenstellen → RSI → SN 641723

Ω Kontrolle bei der Umsetzung → MEVASI kann helfen

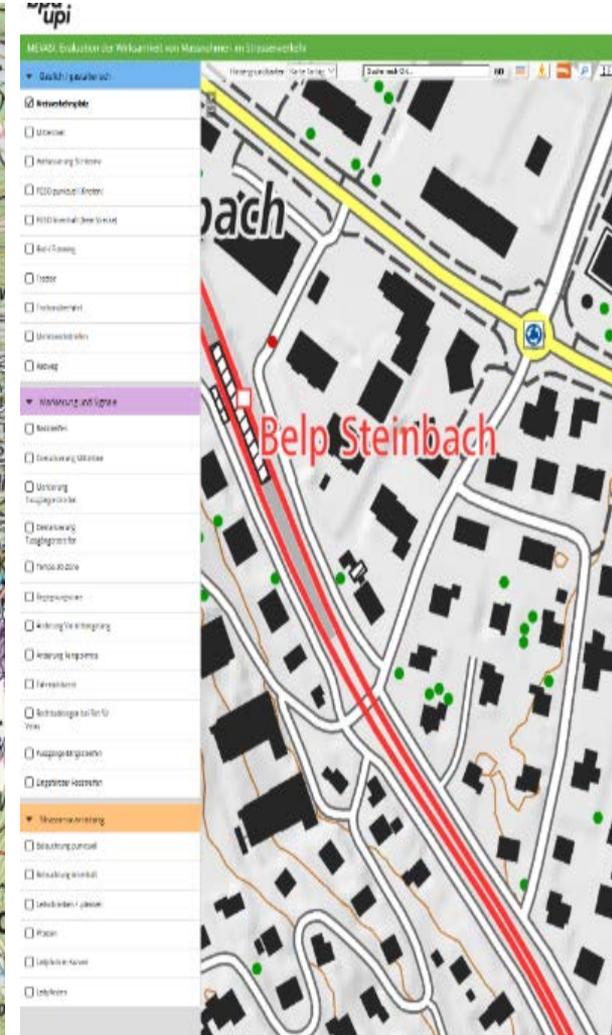
Ω Projektierung → RSA → SN 641722

Ω Anwendung «Nachweis der Wirksamkeit RSA» → MEVASI

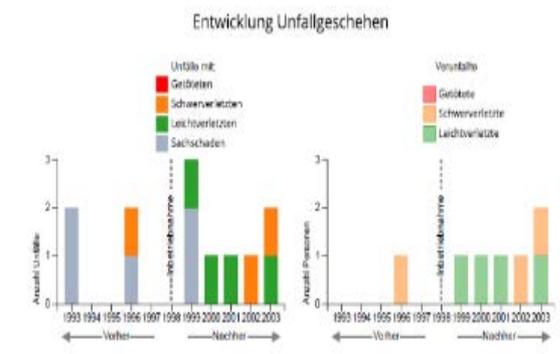
MEVASI → <http://bfumevasi.bfu.ch/mevasi/>

# Verkehrssicherheit

## Massnahmenevaluation Strasseninfrastruktur



Situation vorher	Realisierte Massnahme	Karte	
Kein Vorhanden	Kein Vorhanden		
<b>Generelle Informationen</b>		<b>Beschreibung der Massnahme</b>	
Ortslage	Innenorts	Grundform	Kreisförmig
Ortschaft	Knoten, in Kurve	Kreisbahnhofsplatz	
Strassenquerschnitt	Kanton	Aussendurchmesser (m)	26 m bis 40 m
DTV	22000	Anzahl Zufahrten	4
DTV Quelle	Andere	Belagart Kreisfahrbahn	Asphalt
Gründung	50 km/h	Beleuchtung	Entlang des äusseren Randes des Kreisels
Wöchliche Geschwindigkeit	Stau	Zusätzliche Lichtsignalanlage	Nein
Grund der Massnahme	Erhöhung der Sicherheit	Fahrschleife / Kreisfahrbahn	1
Maassnahme		Mittelsinn Kreisverkehrsplatz	Barriere, Durchsicht gebrochen
<b>Situation vorher</b>		<b>Anzahl Unfälle</b>	
Kreisartyp vorher	Kreuzung	Zusätzliche Massnahmen	Nein
Verkehrsregelung vorher	Kein Vorhanden	Datum Inbetriebnahme	01.07.1998
		Investitionskosten	20'000'000
		Quelle Investitionskosten	Schätzung



# Verkehrssicherheit

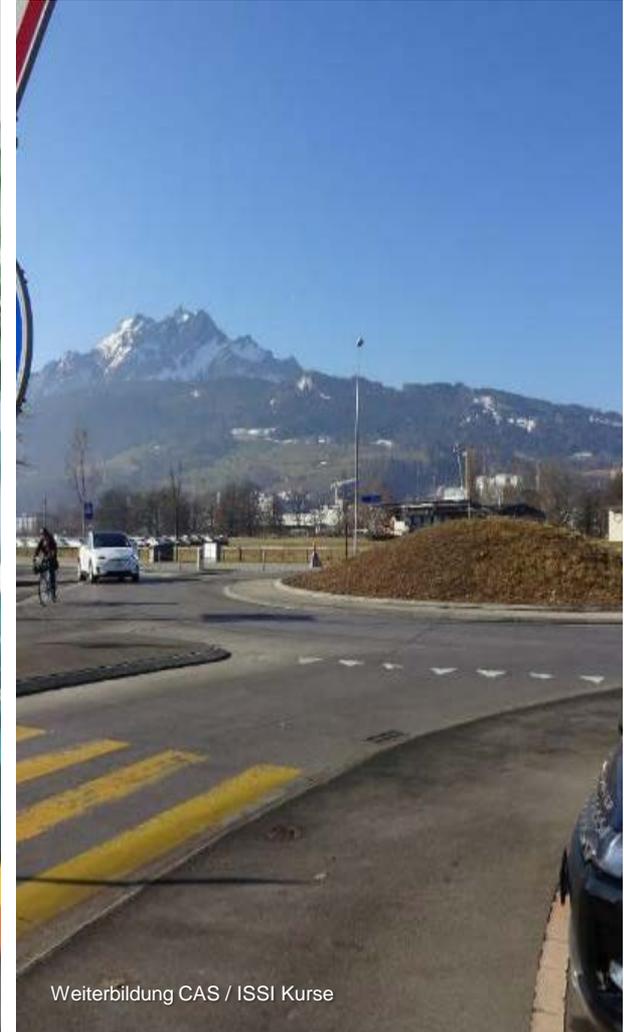
## Dienstleistungen BFU/VT



Beratung



Infrastruktursicherheitsinstrumente ISSI



Weiterbildung CAS / ISSI Kurse

# Schulwegsicherheit

## Grundlagen



# Schulwegsicherheit

## Ω Empfehlungen für Fachleute

Verkehrsregelnde und  
bauliche Massnahmen

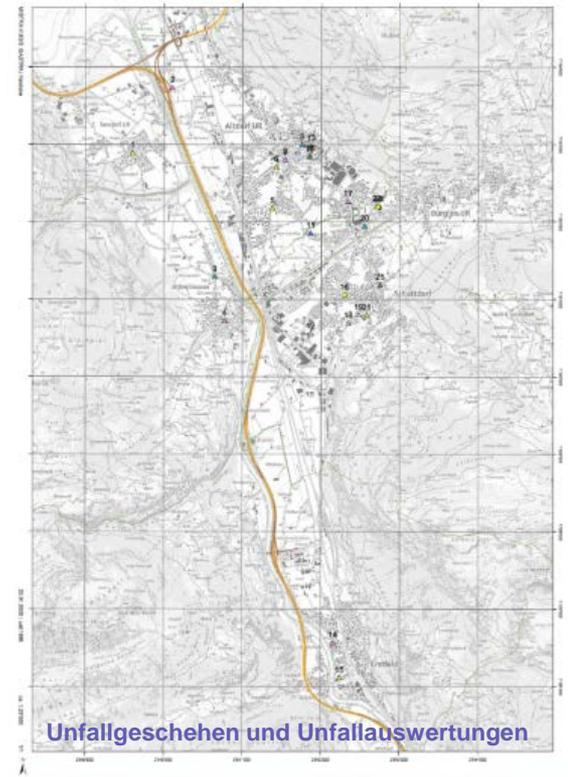
Verkehrsbildung

Organisatorische  
Massnahmen

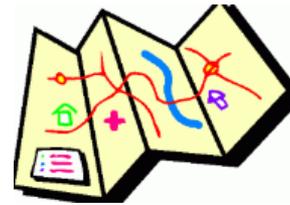
Erfolgreiche Schulwegsicherheit

# Schulwegsicherheit

## Aufbau Fachdokumentation



Rechtliche Aspekte



Schulwegplan



Verkehrsbildung



Entwicklungspsychologische Aspekte



Verkehrstechnische Massnahmen



Zumutbarkeit



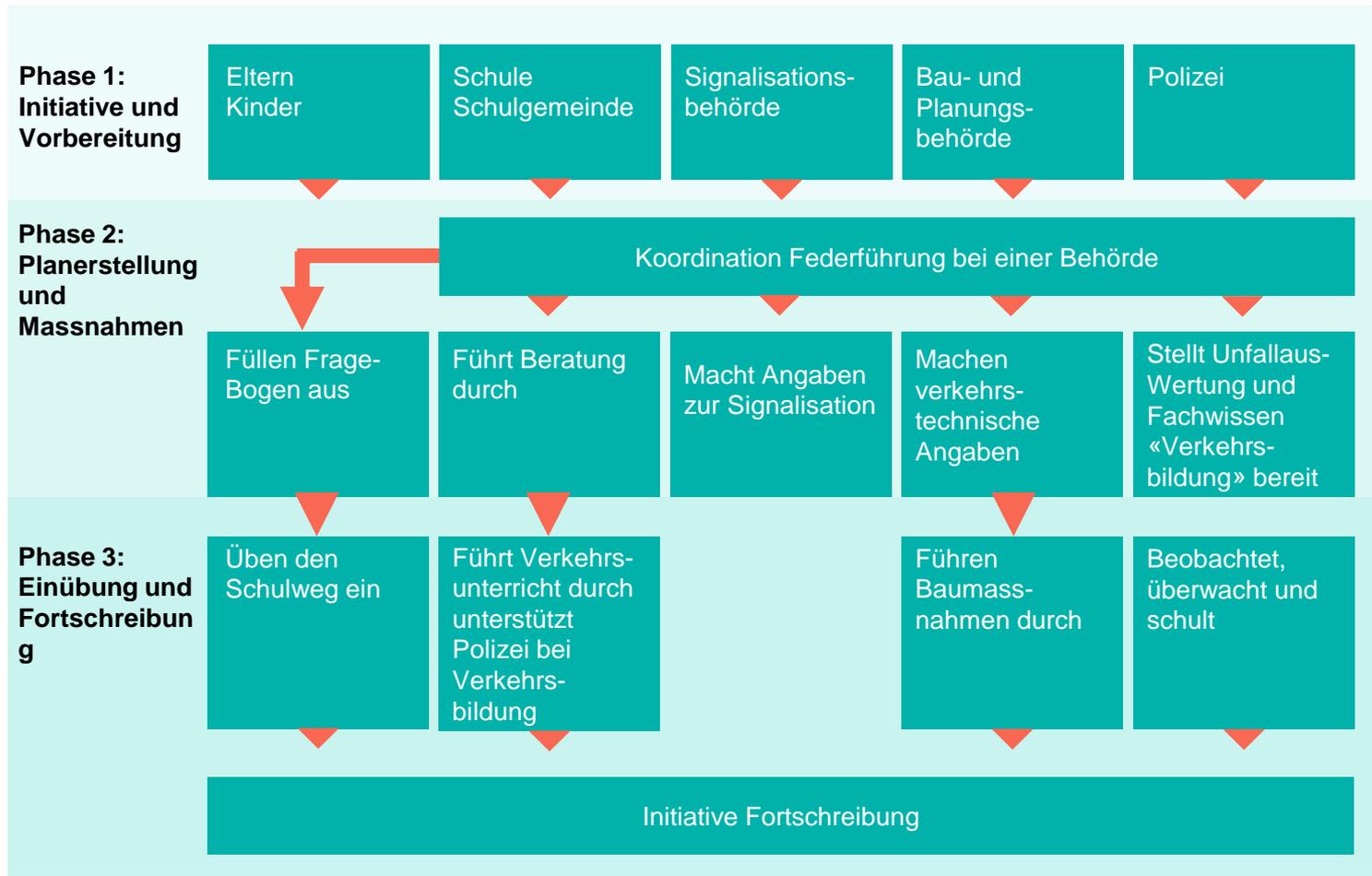
Organisatorische Massnahmen

# Schulwegsicherheit

## Schulwegplan

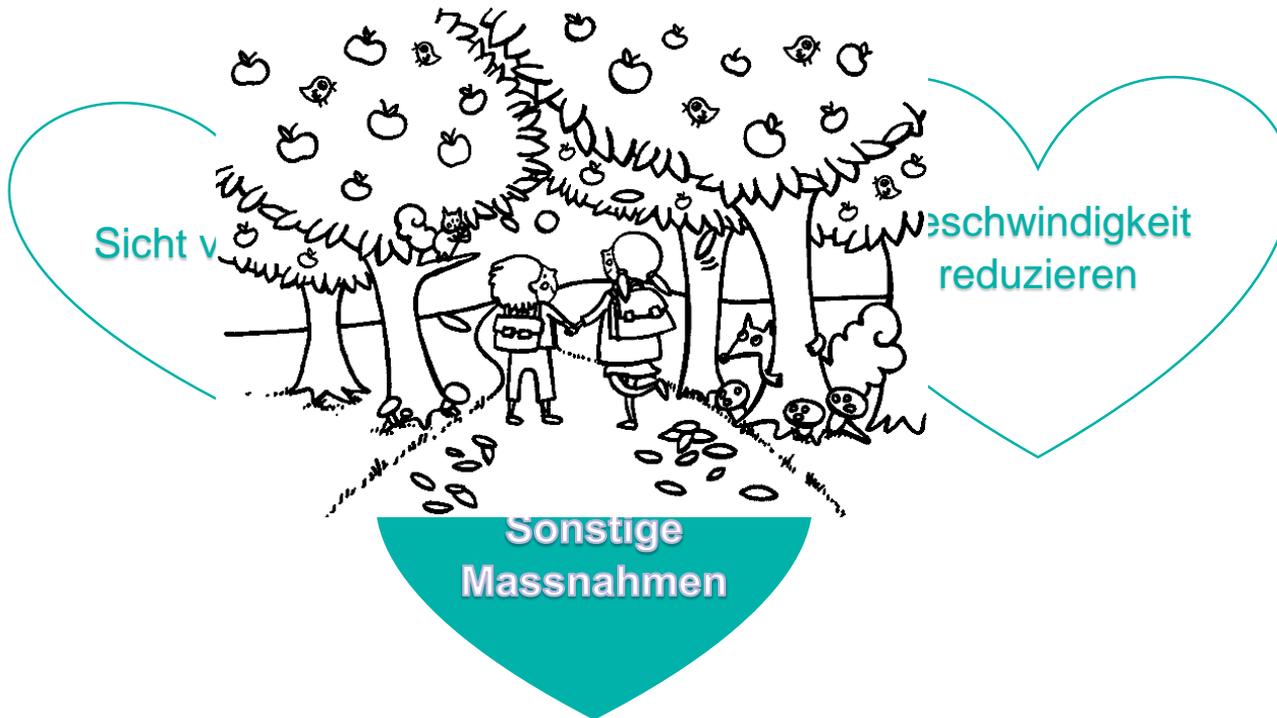


# Initiative «Schulwegplan»



# Schulwegsicherheit

## Verkehrstechnische Massnahmen



# Schulwegsicherheit

## Verkehrstechnische Massnahmen



**Sichtverbesserung**

# Schulwegsicherheit

## Verkehrstechnische Massnahmen



**Geschwindigkeit reduzieren**

# Schulwegsicherheit

## Verkehrstechnische Massnahmen



Sonstige Massnahmen

# Schulwegsicherheit

## Organisatorische Massnahmen

Ω Schulbus



Ω Pedibus



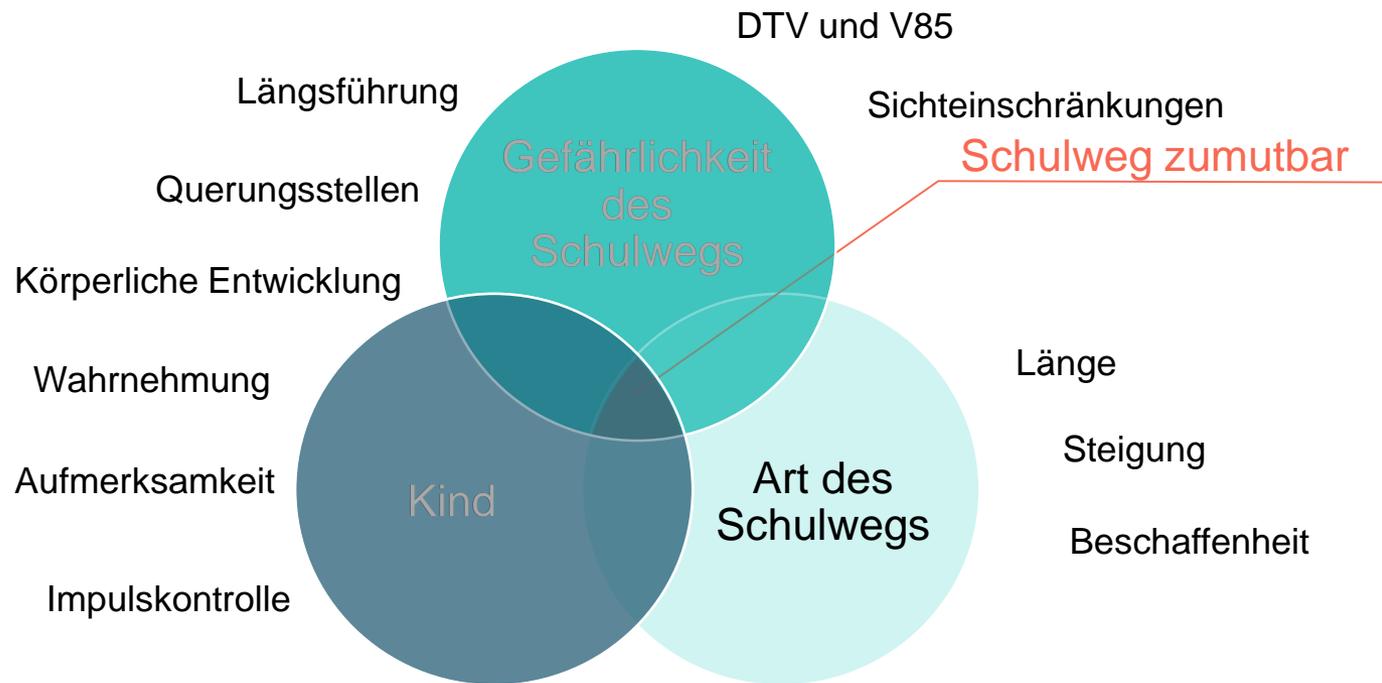
Ω Patrouilleure/Lotsen

Ω Kontrollen von Geschwindigkeit und Parkverboten



# Schulwegsicherheit

## Zumutbarkeit – Grundsätzliches



# Schulwegsicherheit

## Zumutbarkeit – Infrastruktur

**Tabelle 4**  
Fussverkehr quer

V85	Alter	DTV <sup>1</sup>										
		1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	10000	11000
20 km/h	4- bis 5-Jährige	Grün			Gelb		Rot					
	6- bis 8-Jährige	Grün				Gelb	Rot					
	9- bis 12-Jährige	Grün					Rot					
30 km/h	4- bis 5-Jährige	Grün		Gelb			Rot					
	6- bis 8-Jährige	Grün			Gelb		Rot					
	9- bis 12-Jährige	Grün				Gelb	Rot					
50 km/h	4- bis 5-Jährige	Grün	Gelb		Rot							
	6- bis 8-Jährige	Grün		Gelb			Rot					
	9- bis 12-Jährige	Grün			Gelb		Rot					
60/80 km/h	4- bis 5-Jährige	Rot										
	6- bis 8-Jährige	Grün				Gelb			Rot			
	9- bis 12-Jährige	Grün					Gelb		Rot			

<sup>1</sup> Bei stark ausgeprägten Spitzenstunden ist der DTV über die Faustformel  $\text{Spitzenstunde} * 10$  (d. h. Spitzenstunde = 10 % des DTV) zu plausibilisieren.  
Für die Beurteilung ist der höhere DTV-Wert massgebend.

**Legende:**

- Einfache Massnahmen prüfen: Hilfestellungen für die Kinder, wo sie die Strasse queren sollen
- Massnahmen erforderlich: tendenziell je höher die Verkehrsmenge, desto umfangreicher die Massnahmen
- Kritisch: Jüngere Kinder sind ab einer gewissen Verkehrsmenge nicht mehr in der Lage, die Strasse zu queren

# Schulwegsicherheit

Infrastruktur optimal  $\neq$  zumutbar für alle Altersgruppen



Ω DTV geschätzt: 13 000 Fz

Ω V85 geschätzt: 50 km/h

Ω 4- bis 5-Jährige



Beratungsstelle für  
Unfallverhütung

Hodlerstrasse 5a, 3011 Bern  
info@bfu.ch bfu.ch

# Merci

Dialogplattform Fussverkehr, 2020  
Markus Geiser



## **Dialogplattform Fussverkehr**

28. Januar 2020

# **Inhalt**

- **Was verstehen wir unter bewegungs- und begegnungsfreundlichen Gemeinden?**
- **Wo ist der Stand unseres Vorhabens und wie geht es weiter?**
- **Dies kann die Gesundheitsförderung Uri den Gemeinden heute bereits anbieten.**



Bildquelle: Broschüre „Ihre Gemeinde – gesund und lebenswert“ Kanton St. Gallen



Bildquelle: gerontologieblog.ch

**Beratung**



**Checkliste**

**Begehung**

Bildquelle: Broschüre „Ihre Gemeinde – gesund und lebenswert“ Kanton St. Gallen



**Vielen  
Dank!**

# Pause



# Austausch und Dialog



# Austausch und Dialog

- Marktstände:
  - Problemstellen auf Schulwegen
  - Verkehrssicherheit und Schulwegsicherheit
  - Bewegungs- und beignugsfreundliche Gemeinden
  - Fussweg- und Schulwegplanung
  
- Ca. 3 x 15 Min.

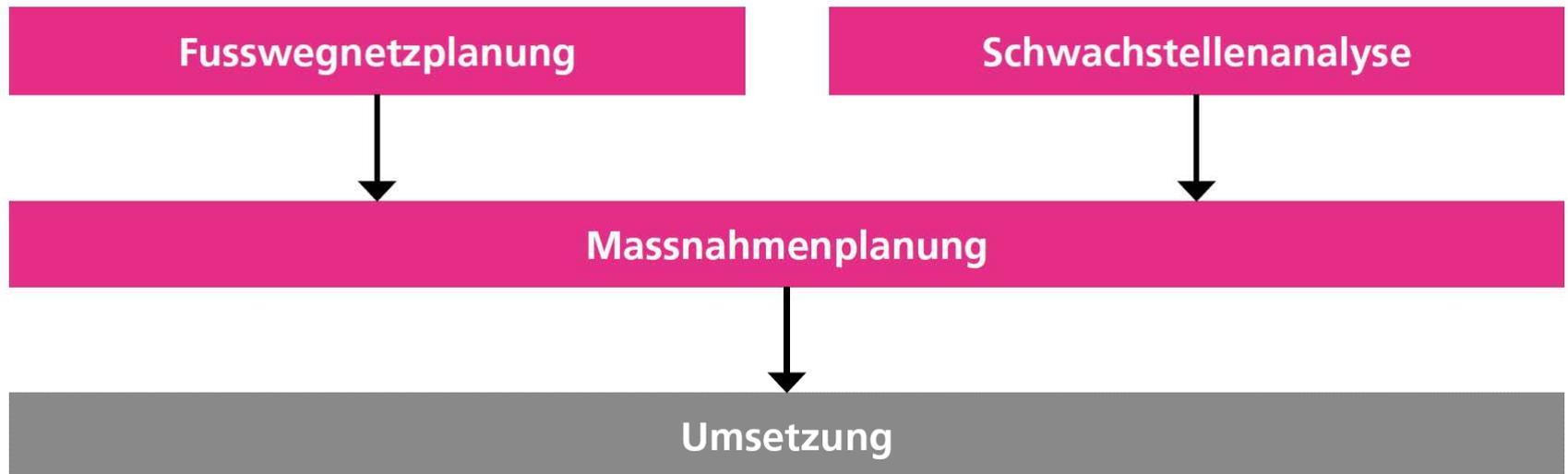
# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte



# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

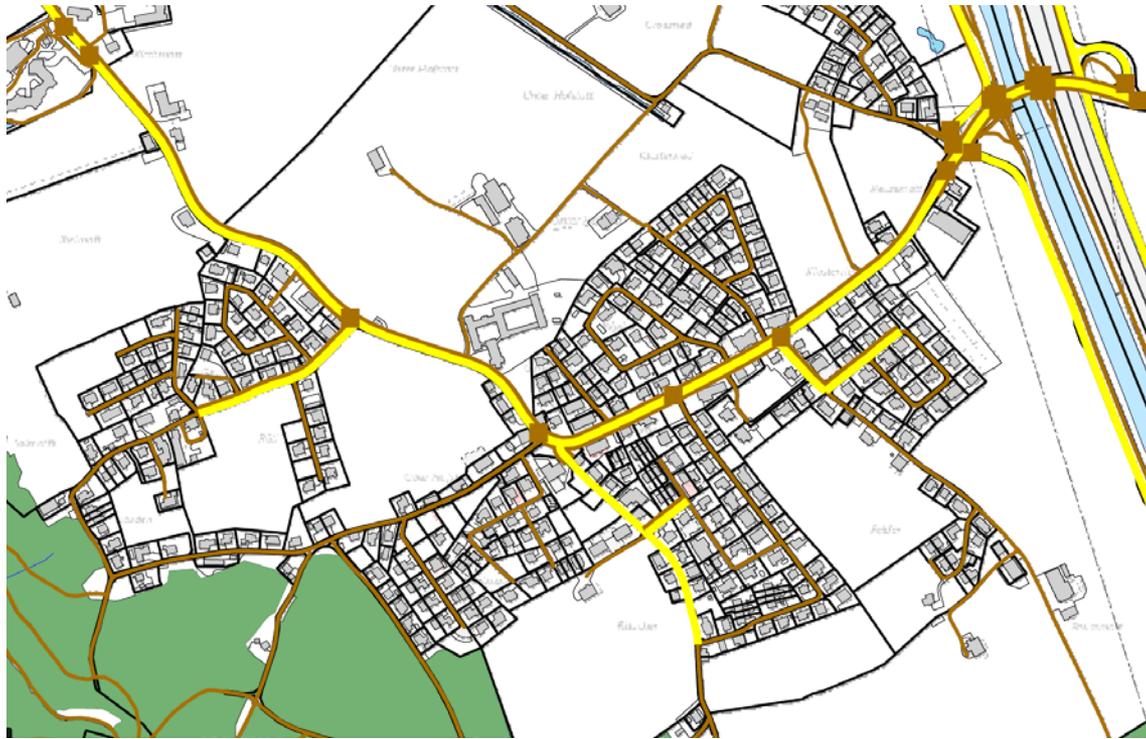
## Fussverkehrsplanung

Unterstützung im Rahmen des Agglomerationsprogramms 4. Generation:



# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Bestehendes Fusswegnetz

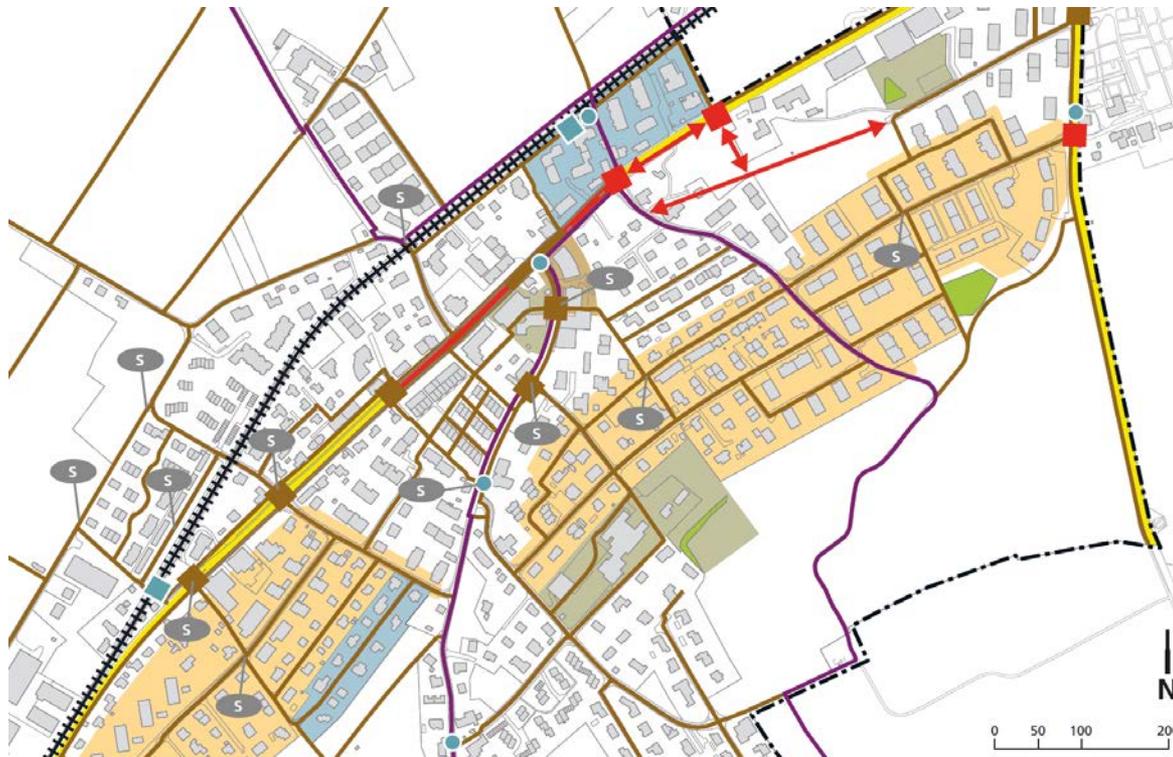


- eigenständiger Fussweg / Fussweg in siedlungsorientierter Strasse
- beidseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
- einseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
- Begegnungszone
- Fussgängerzone
- Querung (z.B. Fussgängerstreifen)
- verkehrsorientierte Strasse mit geringer Trennwirkung

→ Wird vom Kanton bereitgestellt!

# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Analyseplan (Netzlücken, Schwachstellen)



### Legende

- eigenständiger Fussweg / Fussweg in siedlungsorientierter Strasse
- beidseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
- einseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
- Wanderweg
- Querung
- verkehrsorientierte Strasse, Trennwirkung gering
- verkehrsorientierte Strasse, Trennwirkung gross
- Schwachstelle
- Begegnungszone
- Fussgängerzone
- Tempo-30-Zone
- Schul- / Kindergartenareal / Gemeindezentrum
- Gewässer
- Bahnhof / Bushaltestelle
- Eisenbahnlinie
- Park / Freizeit / Naherholung / Wald
- Gemeindegrenze

→ Gemeindegespräche Fussverkehr!

# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Schwachstellenanalyse

- Flächendeckend → ganzes Gemeindegebiet
- Geografisch begrenzt → z.B. Dorfteil, Quartier
- Thematisch begrenzt → z.B. Schulweg

Auszug eines Schulwegplans in Bellinzona



# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Termine Gemeindeggespräche

### Datum und Zeit:

- Donnerstag 12. März 2020, 8:00 – 12:00
- Dienstag 17. März 2020, 8:00 – 12:00 und 13:30 – 16:00

### Ort:

- Justizdirektion, Rathausplatz 5, Altdorf



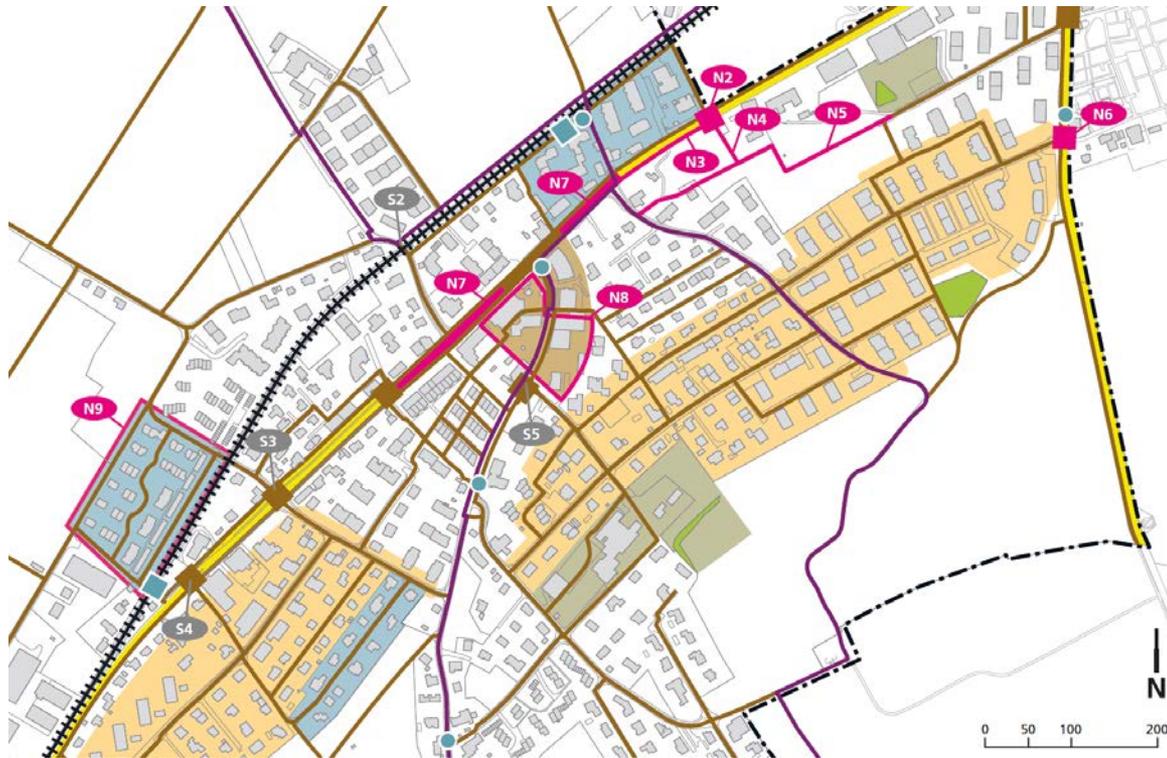
# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Formen der Bevölkerungsbeteiligung

- Informationsveranstaltung mit Workshop
- Begehung / Ortstermin Fussverkehr
- Bevölkerungsbefragung mit Fragebogen
- Erhebung Schwachstellen mit Tablet-Computer
- Periodische Information

# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Fusswegplan



### Legende (Fusswegnetzplan gemäss FWG)

bestehend	geplant	
		eigenständiger Fussweg / Fussweg in siedlungsorientierter Strasse
		beidseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
		einsseitiges Trottoir entlang verkehrsorientierter Strasse
		Begegnungszone
		Fussgängerzone
		Querung (z.B. Fussgängerstreifen)
		verkehrsorientierte Strasse, Trennwirkung gering
		Netzlücke (Nr. Koordinationsblatt)

### Informationen (orientierender Inhalt)

	Schwachstelle (Nr. Massnahmenliste)
	Tempo-30-Zone
	Schul- / Kindergartenareal / Gemeindezentrum
	Gewässer
	Bahnhof / Bushaltestelle
	Wanderweg
	Eisenbahnlinie
	Park / Freizeit / Naherholung / Wald
	Gemeindegrenze

# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Massnahmenplanung

Nr.	Strasse / Abschnitt	Foto	Problembeschreibung	Lösungsansatz / Massnahmen	Kategorie	Federführung / Beteiligte	Priorität	Realisierungshorizont
41	Bernstrasse		Hohe Geschwindigkeiten des MIV (deutlich über 50km/h), Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel.	Mittelinsel und Geschwindigkeitsreduktion. Mit Ersatz Werkleitungen realisieren.	Drittprojekt	Kanton / Gemeinde	2	mittelfristig 4 - 8 Jahre
42	Birkenweg		Parkplätze auf Trottoir markiert. Verbleibendes Trottoir zu schmal. Fussgänger weichen auf Fahrbahn aus.	Anordnung der Parkplätze auf der Fahrbahnfläche	Kleinmassnahme	Gemeinde	1	kurzfristig < 4 Jahre
43	Zürichstrasse Einfahrt Birkenweg		Trottoirkante nicht abgesenkt.	Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt	Kleinmassnahme	Gemeinde / Gewerbebetrieb	1	kurzfristig < 4 Jahre
44	Fliederweg		keine Strassenbeleuchtung vorhanden. Weg wird in der Nacht gemieden.	Beleuchtung	Eigenständiges Fussverkehrsprojekt	Gemeinde	1	kurzfristig < 4 Jahre

# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Massnahmenplanung

- Agglomerationsrelevant, wenn die Massnahme zur Verbesserung des Netzes führt:
  - Reperatur oder Ausbau des Alltagsnetzes
  - Reperatur oder Ausbau des Freizeitnetzes
  - Besserer Zugang zu wichtigen Haltestellen des ÖV
- Kleinere Einzelmassnahmen mit räumlichen oder thematischen Zusammengehörigkeit → Massnahmenpaket

Nr.	Strasse / Abschnitt	Foto	Problembeschreibung	Lösungsansatz / Massnahmen	Kategorie	Federführung / Beteiligte	Priorität	Bauzeit- / Realisationshorizont
41	Bernstrasse		Hohe Geschwindigkeiten des MVV (deutlich über 50km/h), Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel.	Mittelinsel und Geschwindigkeitsreduktion. Mit Ersatz Weisungen realisieren.	Drittprojekt	Kanton / Gemeinde	2	mittelfristig 4 - 8 Jahre
42	Birkenweg		Parkplätze auf Trottoir markiert. Verbleibendes Trottoir zu schmal. Fussgänger weichen auf Fahrbahn aus.	Anordnung der Parkplätze auf der Fahrbahnfläche	Kleinmassnahme	Gemeinde	1	kurzfristig < 4 Jahre
43	Zürichstrasse Einfahrt Birkenweg		Trottoirkante nicht abgesenkt.	Ausgestaltung als Trottoirüberfahrt	Kleinmassnahme	Gemeinde / Gewerbebetrieb	1	kurzfristig < 4 Jahre
44	Fliedweg		keine Strassenbeleuchtung vorhanden. Weg wird in der Nacht gemieden.	Beleuchtung	Eigenständiges Fassungsverkehrprojekt	Gemeinde	1	kurzfristig < 4 Jahre

# Kantonale Grundlagen und weitere Schritte

## Weitere Schritte

- Versand:
  - Ergebnisbericht und Präsentation Workshop Gemeinden
  - Projekthandbuch Agglomerationsprogramm
  - Gemeindeumfrage Ecoplan
  - Präsentation Dialogplattform Fussverkehr
  - Terminumfrage Gemeindegespräche
  
- Gemeindegespräche:
  - Fussverkehr: Do 12.3.2020 und Di 17.3.2020
  - Raum+ und Siedlung
  - AP 4G allgemein

# Fragen?



# Herzlichen Dank!

Fussverkehr Schweiz

Pascal Regli

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)

Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU

Markus Geiser

[www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)

Gesundheitsförderung Uri

Eveline Lüönd und Simone Abegg

[www.gesundheitsfoerderung-uri.ch](http://www.gesundheitsfoerderung-uri.ch)

# Herzlichen Dank

