



**Richtlinie TBA  
Fussverkehr (RFV)  
RFV 01 Grundsätze der Fussverkehrsplanung**

**R 2016.03**

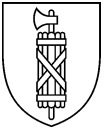
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. John'.

Marcel John  
Kantonsingenieur

Erarbeitet durch:  
Tiefbauamt Kanton St.Gallen  
Kantonspolizei St.Gallen, Verkehrstechnik  
Hochschule für Technik Rapperswil (HSR)  
Institut für Raumentwicklung (irap)

Genehmigt: 09.06.2016 (KoKo 05/2016)

Version Mai 2016



Richtlinie TBA ; R 2016.03

Fussverkehr (RFV); RFV 01 Grundsätze der Fussverkehrsplanung

---

## Änderungsverzeichnis

Version	Änderung / Anpassung / Bemerkung
2016-05	- Neuerscheinung Richtlinie



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Grundanforderungen an Anlagen des Fussverkehrs</b>	<b>4</b>
1.1	Hohe Netzdichte	4
1.2	Direkte und umwegfreie Verbindungen	4
1.3	Angemessene Dimensionierung	4
1.4	Minimierung der Widerstände	5
1.5	Sichere Querungen	5
1.6	Niedrige Geschwindigkeiten	5
1.7	Hohe soziale Sicherheit	5
1.8	Massstäbliche Gestaltung	5
1.9	Berücksichtigung der Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen	6
	<b>Quellenverzeichnis</b>	<b>7</b>



# 1      **Grundanforderungen an Anlagen des Fussverkehrs**

Anlagen des Fussverkehrs sollen:

- eine hohe Netzdichte aufweisen
- umwegfrei verlaufen
- ausreichenden Bewegungsraum bieten (genügend Platz)
- angenehmes Gehen ermöglichen
- bequem nutzbar sein
- verkehrssicher sein
- subjektiv und objektiv (sozial) sicher sein
- möglichst störungsfrei verlaufen
- übersichtlich und begreifbar sein
- gute Orientierungsmöglichkeiten bieten
- Aufenthaltsqualitäten bieten
- Anforderungen von Benutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen

## 1.1      **Hohe Netzdichte**

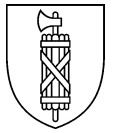
Fussverkehr ist aufgrund seiner geringen Geschwindigkeiten sehr umwegempfindlich. Deshalb muss das Fussverkehrsnetz flächendeckend, engmaschig und zusammenhängend sein. Innerorts ist eine hohe Netzdichte mit einer Maschenweite von < 100 m (vgl. SN 640 070 [1]) anzustreben. Grössere Abweichungen der tatsächlich begehbaren Strecke von der Wunschlinie (Luftlinie) sind zu vermeiden. Insbesondere bei Querungen werden Abweichungen von der Wunschlinie bereits ab 5 m nicht mehr akzeptiert (vgl. SN 640 070 [1]). An verkehrsorientierten Strassen im Siedlungsbereich sind beidseitig Fussverkehrsanlagen vorzusehen, in der Regel Trottoirs.

## 1.2      **Direkte und umwegfreie Verbindungen**

Der Fussverkehr ist sehr umwegempfindlich; selbst kleinste Umwege werden oft nicht akzeptiert. Fussverkehrsanlagen müssen deshalb unbedingt umwegfrei geführt werden. Bei Strassen mit intensiver Umfeldnutzung (beispielsweise Geschäften), können deshalb z.B. Querungsmöglichkeiten im gesamten Strassenverlauf (flächiges Queren) erforderlich werden.

## 1.3      **Angemessene Dimensionierung**

Die Grundbreiten von Fussverkehrsanlagen ergeben sich aus dem Raumbedarf des Fussverkehrs (vgl. SN 640 201 [2]) und seinem dynamischen Gehverhalten. Zu beachten ist dabei, dass Fussgänger häufig nebeneinander gehen und Regenschirme, Taschen u.a. mit sich tragen. Personen mit Kinderwagen, mit Rollatoren, in Rollstühlen (vgl. Behindertengleichstellungsgesetz [3]) und bis zu einem bestimmten Alter auch Kinder mit Fahrrädern sowie Personen mit fahrzeugähnlichen Geräten, die auf Fussverkehrsanlagen zugelassen sind, müssen ebenfalls ausreichend Platz haben. Die an die Fussverkehrsflächen angrenzenden Nutzungen sind mit einer Erweiterung des Flächenbedarfs für die Fussverkehrsanlage verbunden und bei der Dimensionierung zu berücksichtigen. Für den Wartebereich einer ÖV-Haltestelle soll eine Mehrbreite von mindestens 1,50 m (gemäss



SN 640 070 [1]) berücksichtigt werden. Über die Transportfunktion hinaus wird in bestimmten Bereichen auch die Aufenthaltsfunktion flächenbedarfwirksam.

## 1.4 Minimierung der Widerstände

Fussverkehrsanlagen sollen grundsätzlich von stationären (z.B. Maste usw.) oder temporären Hindernissen (z.B. Müllcontainer) freigehalten werden. Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind so gering wie möglich zu halten.

## 1.5 Sichere Querungen

Eine nachfragegerechte Lage und Dichte von Querungsstellen insbesondere im Bereich von verkehrsorientierten Strassen, erhöht die Sicherheit für den Fussverkehr, weil sich dadurch der Zwang zum ungeschützten Queren an ungünstigen Stellen reduziert. In beidseits bebauten Strassen ist grundsätzlich ein linienhafter Querungsbedarf zu erwarten, der durch geeignete Massnahmen unterstützt werden sollte. Nur bei vom MIV hoch belasteten Strassen kann es nötig werden, den Querungsbedarf zu bündeln. Gebündelte Querungen sollten entweder baulich (Schutzinsel) oder durch LSA abgesichert sein. Unter- und Überführungen sind möglichst zu vermeiden, weil sie Umweg darstellen und schlecht akzeptiert werden. Bei Lichtsignalanlagen stellen lange Wartezeiten und gleichzeitiges Grün von Fussgängern und Fahrzeugen (sogenanntes Konfliktgrün) eine Gefahr dar.

## 1.6 Niedrige Geschwindigkeiten

Reduzierte Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr sind insbesondere an vom Fussverkehr hoch belasteten Strassen vorteilhaft. Sicherheitsdefizite für den Fussverkehr beruhen zum grössten Teil auf den hohen Geschwindigkeiten anderer Verkehrsarten.

## 1.7 Hohe soziale Sicherheit

Fussverkehrsanlagen sollen sicher und angstfrei erlebbar sein. Die Angst vor Überfällen oder Übergriffen kann durch Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung beeinflusst werden. Bedeutsam für das Sicherheitsempfinden ist die Anwesenheit anderer Menschen. Günstig sind daher Umfeldnutzungen, die eine soziale Kontrolle übernehmen können. Anlagen für den Fussverkehr sollten auch von der Fahrbahn gut einsehbar und übersichtlich sein und tote Winkel und Nischen vermeiden.

## 1.8 Massstäbliche Gestaltung

Für ein angenehmes Gehen und für den Aufenthalt soll der Strassenraum dem Fussverkehrsmassstab entsprechend gestaltet sein und ein unverwechselbares, von regionalen und örtlichen Eigenarten geprägtes Erscheinungsbild aufweisen. Beleuchtung, Bepflanzung und Materialisierung aber auch Rastplätze (Bänke) zum Sitzen und Erholen sind wichtige Bausteine einer charakteristischen Gestaltung, welche aufeinander und auf die ortstypische Situation abzustimmen sind.



## 1.9 Berücksichtigung der Anforderungen von Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Auf Grundlage des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) [3] und der SN 640 075 [4] sowie Gesprächen mit Behindertenverbänden (lokal, regional, kantonal) sind die Anforderungen der Personen mit Mobilitätseinschränkungen bereits bei der Planung von Anlagen für den Fussverkehr zu berücksichtigen und abzuwägen (z.B. Rampen, Absenkungen, taktile Flächen, Leitsysteme).

### Kontakt

Baudepartement

**Tiefbauamt**

Strassen- und Kunstbauten

Lämmlisbrunnenstrasse 54

9001 St.Gallen



## Quellenverzeichnis

### Gesetze, Verordnungen und Normen

- [1] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), SN 640 070 Fussgängerverkehr; Grundnorm, Zürich, 2009.
- [2] Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), SN 640 201 Geometrisches Normalprofil ; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer, Zürich, 1992.
- [3] Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz SR 151.3; abgekürzt BehiG).
- [4] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), SN 640 075 Fussgängerverkehr - Hindernisfreier Verkehrsraum, Zürich, 2014.