



**Richtlinie TBA
Fussverkehr (RFV)
RFV 05 Trottoirüberfahrten**

R 2016.03

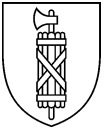
A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. John'.

Marcel John
Kantonsingenieur

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

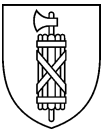
Genehmigt: 09.06.2016 (KoKo 05/2016)

Version Mai 2016



Änderungsverzeichnis

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



Inhalt

1	Thematik	4
2	Empfehlungen	4
2.1	Einsatzmöglichkeiten	4
2.2	Ausgestaltung	5
2.3	Sichtweiten	8
	Quellenverzeichnis	10

1 Thematik

Trottoirüberfahrten sind als Trottoir ausgebildete Verkehrsflächen, die längs von Hauptfahrbahnen und quer über einmündende Strassen führen. Sie sind auf beiden Seiten mit einer Niveaudifferenz von der Fahrbahn abgegrenzt. Die angrenzenden Trottoirs sind ohne Niveaudifferenz angebunden. Eine Trottoirüberfahrt ist eine bauliche Massnahme, die ohne zusätzliche Markierungen auskommt. Die Einlenkerradien sind gemäss SN 640 242 [1] im Bereich der Trottoirüberfahrt unterbrochen. Gemäss Art. 43 Strassenverkehrsgesetz (SVG) [2] hat der Fussverkehr auf Trottoirs Vortritt gegenüber allen Fahrbeziehungen. Fahrzeugähnliche Geräte benutzen das Trottoir und sind den Fussgängern gleichgestellt (Art. 50 Verkehrsregelnverordnung, VRV [3]).

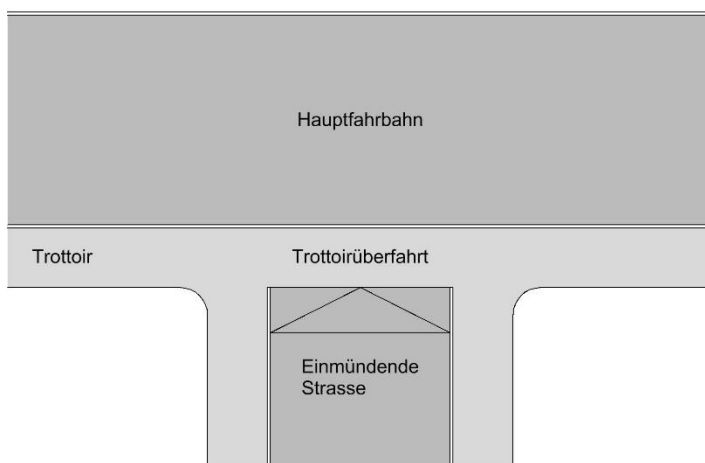


Abbildung 1: Trottoirüberfahrt

2 Empfehlungen

2.1 Einsatzmöglichkeiten

Trottoirüberfahrten sind in Innerortssituationen dort geeignet, wo die Priorität der Hauptfahrbahn klar ersichtlich und die Verkehrsmenge auf der einmündenden Strasse gering ist. Insbesondere sollte die Anzahl der Lastwagen (LW) gering sein. Bei Buslinienverkehr ist situativ die Machbarkeit einer Trottoirüberfahrt abzuklären. Trottoirüberfahrten geben dem Fussverkehr in Längsrichtung gegenüber dem einmündenden Verkehr den Vortritt und eignen sich daher auch als Massnahme zur Schulwegsicherung. Der über die Überfahrt einmündende Verkehr ist vortrittsbelastet (gemäss Art. 15, SVG [2] und Art. 36, Abs. 2-4 VRV [3]). Damit keine unklaren Vortrittsverhältnisse entstehen, ist deshalb auf ein Durchziehen der Einlenkerradien zu verzichten. Innerhalb von Tempo 30-Zonen sind Trottoirüberfahrten als Ausnahme anzusehen (Art. 4 Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen [4]).

Das barrierefreie Queren der Einmündung in Längsrichtung ist sicherzustellen.

Durch eine Trottoirüberfahrt kann auch der Beginn einer Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkungen gestalterisch verdeutlicht werden.

Eine gemeinsame Führung von Rad- und Fussverkehr auf Trottoirüberfahrten ist situativ zu prüfen, sie wird als Regelfall aber nicht empfohlen (siehe RRV 04, Art. 2 [5]).

2.2 Ausgestaltung

Der Randabschluss zur Hauptfahrbahn ist als durchgehender, geradlinig verlaufender Trottoirrand auszubilden. Im Bereich der Einmündung wird der Trottoirrand abgesenkt. Die Länge der Absenkung sollte auf die Schleppkurven einmündender und abbiegender Fahrzeuge abgestimmt sein. Das Trottoir selbst verläuft ohne Absätze durchgehend auf einem Niveau. Die notwendigen Sichtweiten müssen gewährleistet sein (siehe Abschnitt Sichtweiten).

Der Einmündungsbereich der einmündenden Strasse ist auf einer Länge von ca. 5,00 m von Einbauten und Abstellflächen freizuhalten. Falls nötig, ist dort eine Halteverbotslinie zu markieren. An der Zufahrt der einmündenden Strasse ist eine Anrampung nötig. Mit der Länge der Anrampung kann auf die lokalen Gefällsverhältnisse reagiert werden. Ihre Neigung sollte zwischen 5% und 10% betragen (siehe Normalien Kanton St.Gallen [6]).

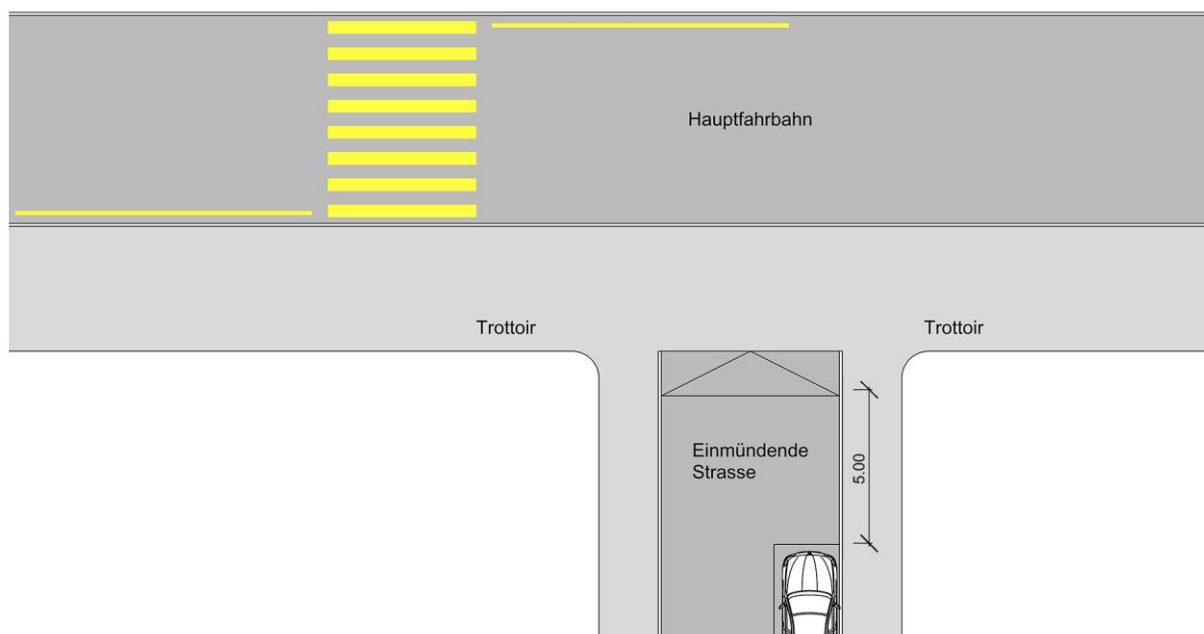


Abbildung 2: Ausgestaltung der Trottoirüberfahrt

Im Bereich der Überfahrt muss in Längsrichtung die barrierefreie Führung gewährleistet sein. Dies kann entweder durch eine taktil erfassbare Ausgestaltung des Randes zur Hauptfahrbahn hin erfolgen oder durch eine taktile Führungslinie auf dem Trottoir.

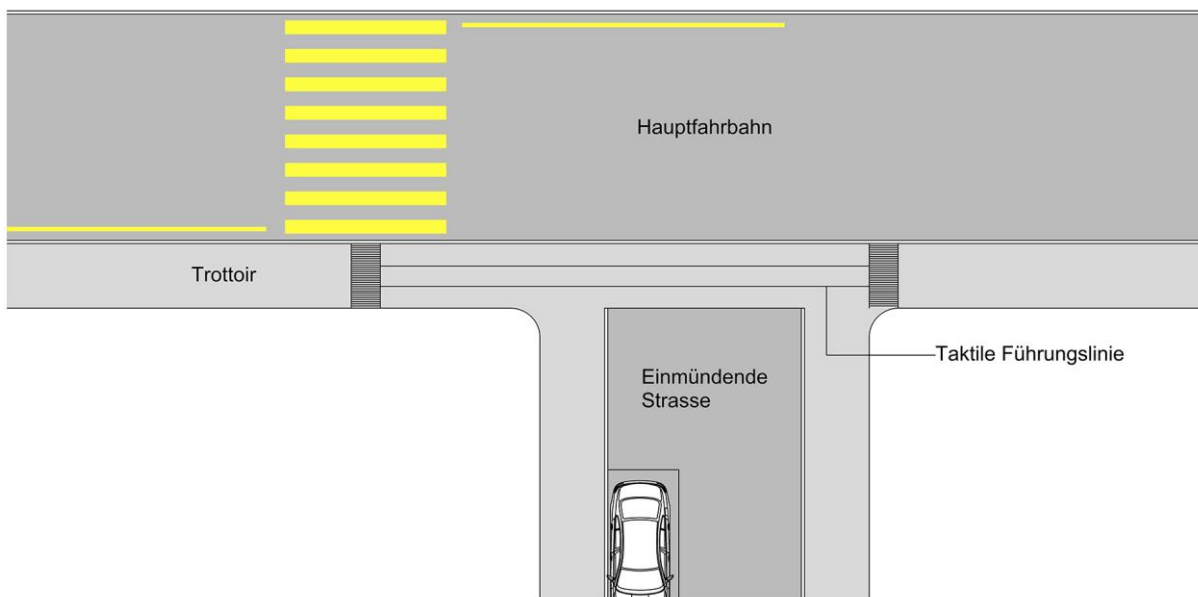


Abbildung 3: Taktile erfassbare Führung auf der Trottoirüberfahrt

In der SNR 640 242 [1] wird empfohlen, dass die Trottoirbreite im Bereich der Überfahrt nicht mehr als 3,50 m betragen soll, weil sonst die Überfahrt nicht mehr als Teil des Trottoirs wahrgenommen würde. Bei grösseren Breiten wird in der SNR 640 242 [1] empfohlen, den Randabschluss der einmündenden Strasse Richtung Hauptfahrbahn, d.h. ins Trottoir hinein, zu verschieben. Diese Lösung bringt allerdings Nachteile für den Fussverkehr und die barrierefreie Führung mit sich, deshalb sollte sie nur ausnahmsweise angewendet werden. Es wird empfohlen, die Trottoirbreite an Trottoirüberfahrten in bestehender Breite weiterzuführen.

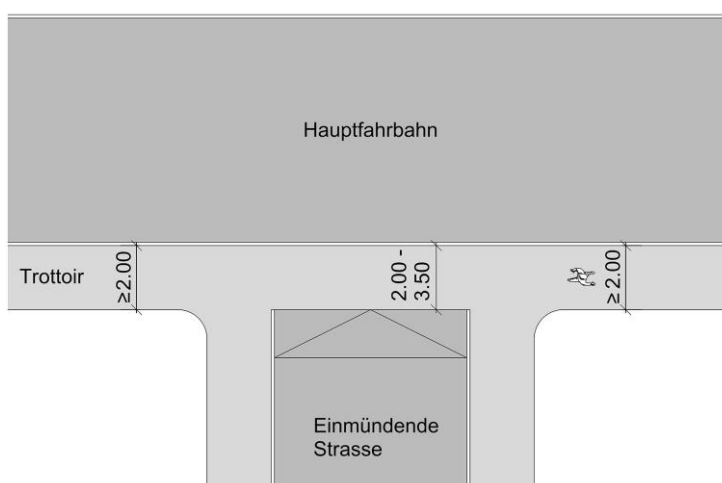


Abbildung 4: Ausgestaltung von Trottoirüberfahrten mit vortrittsberechtigtem Gehweg

2.3 Sichtweiten

Auch bei Situationen mit Trottoirüberfahrt müssen die notwendigen Sichtweiten gewährleistet sein. Diese betreffen einerseits eine ausreichende Sicht für die ausfahrenden Fahrzeuge auf das vortrittsberechtignte Trottoir und andererseits die Sicht auf die Hauptfahrbahn. Die Sichtweiten sind in der SN 640 273a [7] geregelt, die betreffend Fussverkehrsanlagen in der SNR 640 242 [1].

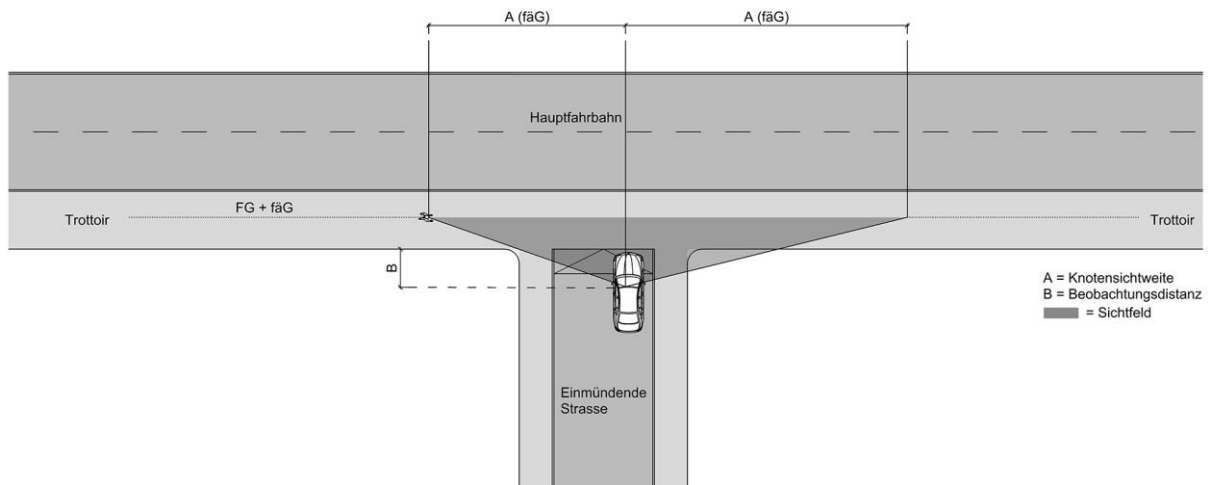


Abbildung 5: Nötige Sichtweiten in Bezug auf den Längsverkehr auf dem Trottoir (SNR 640 242 [1])

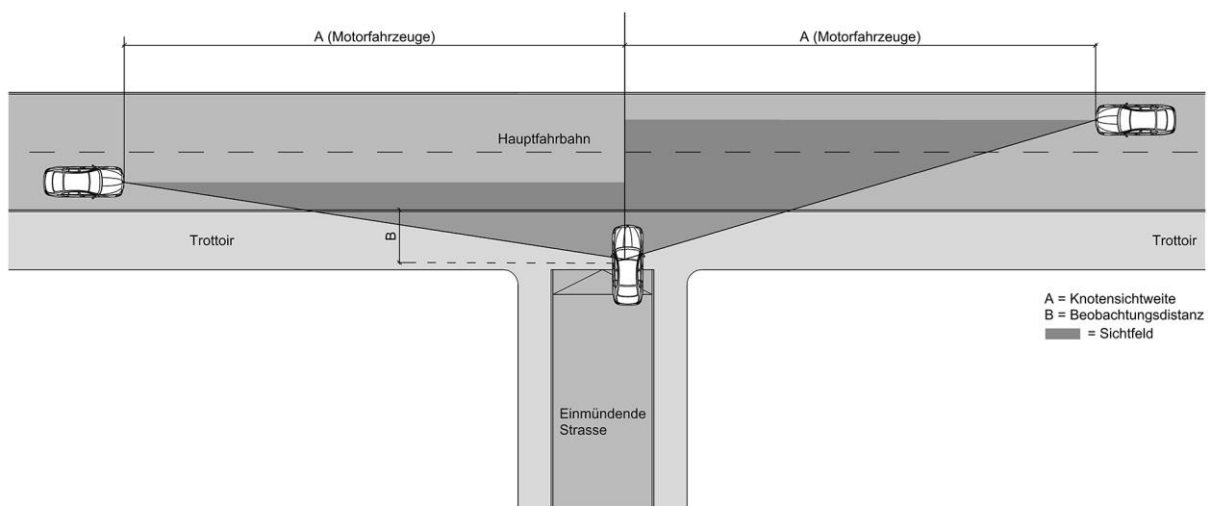


Abbildung 6: Nötige Sichtweiten in Bezug auf die Hauptfahrbahn (SNR 640 242 [1])



Richtlinie TBA ; R 2016.03

Fussverkehr (RFV); RFV 05 Trottoirüberfahrten

Kontakt

Baudepartement

Tiefbauamt

Strassen- und Kunstbauten

Lämmli brunnenstrasse 54

9001 St.Gallen



Quellenverzeichnis

Gesetze, Verordnungen und Normen

- [1] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), SN 640 242 Querungen für den Langsamverkehr - Trottoirüberfahrten, Zürich, 2013.
- [2] Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01; abgekürzt SVG).
- [3] Schweizerischer Bundesrat, Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11; abgekürzt VRV).
- [4] Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, Bern, 2002 (28.09.2001).
- [7] Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), SN 640 273a Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene, Zürich, 2010.
- [8] Schweizerischer Bundesrat, Signalisationsverordnung (SR 741.21; abgekürzt SSV).

Richtlinien, Leitfäden und Merkblätter

- [5] Tiefbauamt Kanton St.Gallen / Kantonspolizei Kanton St.Gallen / Hochschule für Technik Rapperswil, irap, Richtlinie Radverkehr (RRV) R2016.04; RRV 04 Gemeinsame Führung Rad-/Fussverkehr, St.Gallen, 2016.
- [6] Kanton St.Gallen, «Tiefbauamt: Richtlinien, Normalien,» [Online]. Available: <http://www.tiefbau.sg.ch/home/Downloads/Ri.html>. [Zugriff am Mai 2016].
- [9] Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV), «Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA),» Köln, 2010.

Forschungsarbeiten

- [10] Bundesamt für Strassen ASTRA / Pestalozzi & Stäheli/Verkehrssteiner, Trottoirüberfahrten und punktuelle Querungen ohne Vortritt für den Langsamverkehr (VSS-Forschung 2008/203), Basel, 2013.