

Integrale Förderung des Fussverkehrs

Schwerpunktthema

"Zukunft zu Fuss"

5. März 2020

Rupert Wimmer

GBL Verkehr und Stadtraum.

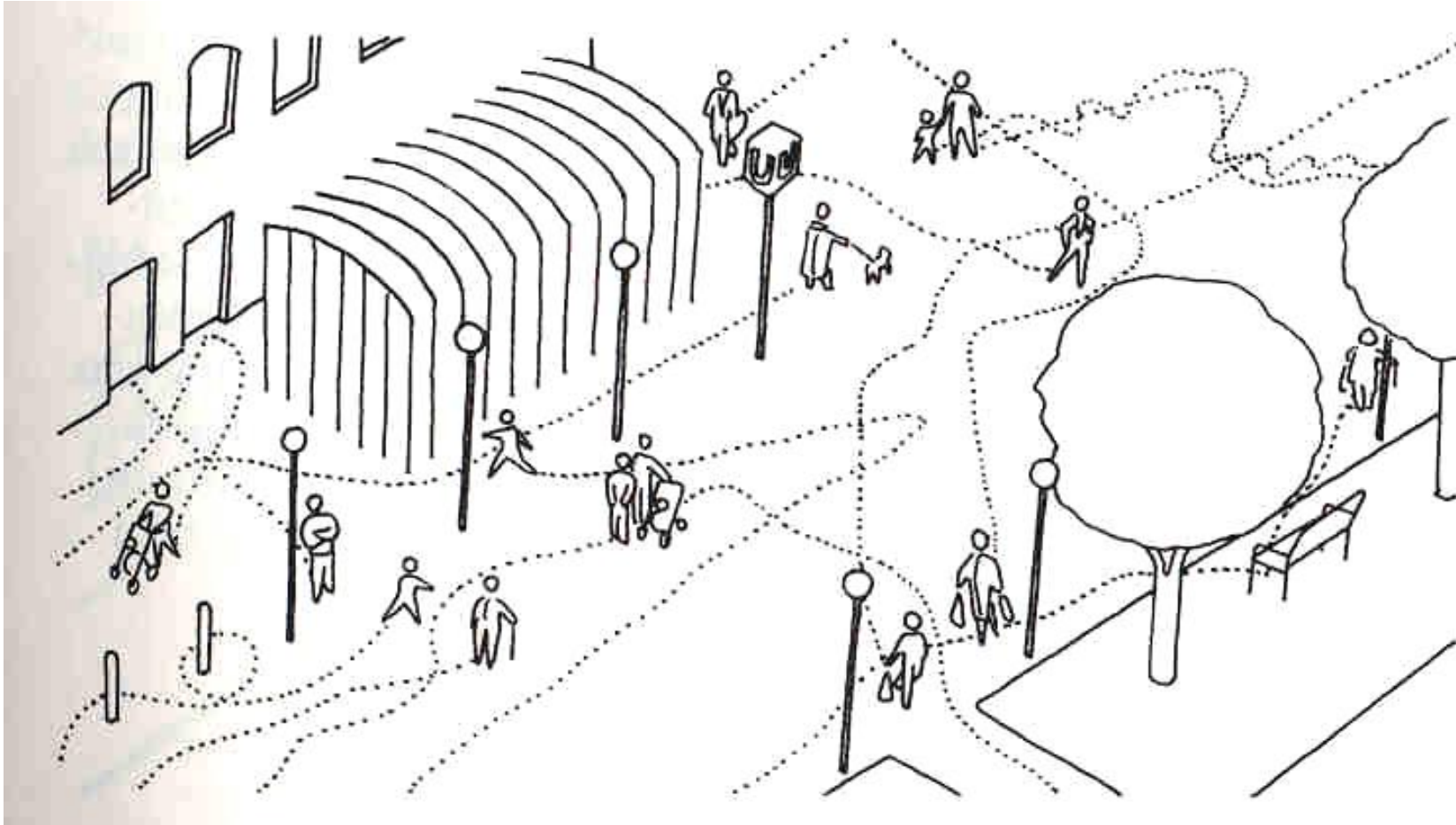


Stadt Zürich
Tiefbauamt



Anforderungen des Fussverkehrs

Sind seit Jahrzehnten bekannt



Q: VCÖ

Anforderungen des Fussverkehrs

Die Normen sind vorhanden



Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsleute

Association suisse des professionnels de la route et des transports

Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti

Swiss Association of Road and Transportation Experts

Schweizer Norm

Norme Suisse

Norma Svizzera

Swiss Standard

640 070

ENREGISTRÉE NORME DER SCHWEIZERISCHEN NORMEN-VEREINIGUNG

BNV

NORME ENREGISTRÉE DE L'ASSOCIATION SUISSE DE NORMALISATION

Fussgängerverkehr

Grundnorm

Trafic piétonnier

Norme de base

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Page

A Allgemeines

3

3

1 Geltungsbereich

3

3

2 Zweck

3

3

3 Gegenstand

3

3

4 Rechtsgrundlagen

3

3

5 Bedeutung des Fussgängerverkehrs

3

3

B Begriffe

3

3

6 Fussgängerverkehr

3

3

7 Langsamverkehr

3

3

8 Benutzergruppe

4

4

9 Verkehrszwecke

4

4

10 Fusswegnetze

4

4

11 Wünsche

4

4

12 Hindernisfreiheit

4

4

13 Fahrzeugähnliche Geräte

4

4

14 Gehflächen

4

4

15 Umfeldzuschlag

4

4

C Charakteristika des Fussgängerverkehrs

5

5

16 Benutzergruppen und Verkehrszwecke

5

5

16.1 Benutzergruppen

5

5

16.2 Verkehrszwecke

6

6

17 Flächenbedarf

8

8

17.1 Grundabmessung und Lichtraumprofil

8

8

17.2 Breite der Gehfläche und Umfeldzuschlag

9

9

18 Dynamik und Bewegungsverhalten

13

13

18.1 Allgemeines

13

13

18.2 Gehgeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit

13

13

18.3 Umweg-Akzeptanz

14

14

19 Einflüsse des Umfelds und seiner Nutzung

14

14

TABLE DES MATIÈRES

Page

A Généralités

3

3

1 Domaine d'application

3

3

2 But

3

3

3 Objet

3

3

4 Bases légales

3

3

5 Importance du trafic piétonnier

3

3

B Définitions

3

3

6 Trafic piétonnier

3

3

7 Mobilité douce

3

3

8 Groupe d'usagers

4

4

9 Motifs du déplacement

4

4

10 Réseaux de chemins pour piétons

4

4

11 Liaisons sélectes

4

4

12 Espace sans obstacle

4

4

13 Engins assimilés à des véhicules

4

4

14 Surfaces piétonnes

4

4

15 Espace supplémentaire

4

4

C Caractéristiques du trafic piétonnier

5

5

16 Groupes d'usagers et motifs du déplacement

5

5

16.1 Groupes d'usagers

5

5

16.2 Motifs du déplacement

6

6

17 Surface nécessaire

8

8

17.1 Dimensions de base et gabarit

8

8

17.2 Largeur de la surface piétonne et de l'espace supplémentaire

9

9

18 Dynamique et comportement dans le déplacement

13

13

18.1 Généralités

13

13

18.2 Vitesse de déplacement et capacité

13

13

18.3 Acceptation des détours

14

14

19 Influences de l'environnement et de son utilisation

14

14

Herausgeber:

Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsleute VSS

Stiquet 255, 8005 Zürich

Bearbeitung:

VSS-Fachkommission 2, Projektierung

VSS-Expertenkommission 2.08, Langsamverkehr

Genehmigt: Dezember 2008

Gültig ab: 1. Februar 2009

Editeur:

Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS

Stiquet 255, 8005 Zürich

Elaboration:

Commission technique VSS 2, Etude de projets

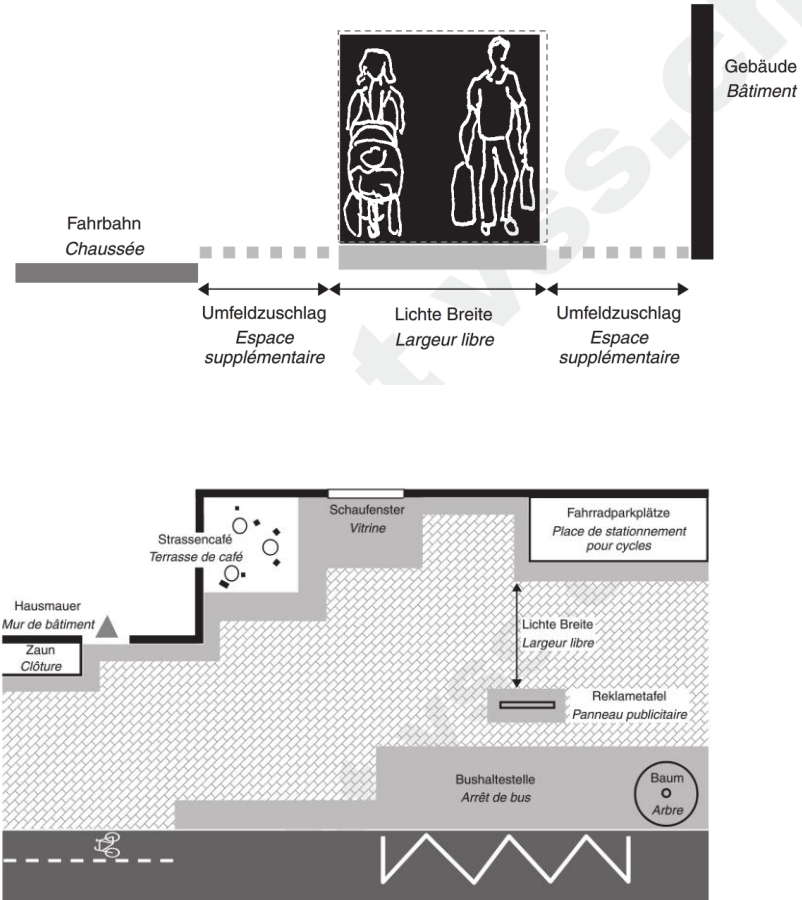
Commission d'experts VSS 2.08, Mobilité douce

Adoptée: décembre 2008

Valable dès: 1^{er} février 2009

© 2009, VSS Zürich

Licensed to: Rupert Wimmer rupert.wimmer@zuerich.ch



Gehkomfort in Abhängigkeit der Breite der Confort de marche en fonction de la largeur de la	
Gehfläche Surface piétonne	Gehkomfort Confort de marche
≥ 1,50 m < 2,00 m	Eingeschränkt für Begegnen, ungenügend für Überholen und Nebeneinandergehen <i>Croisement restreint, insuffisant en cas de dépassement ou de marche côte à côte</i>
2,00 m	Genügend für Begegnen oder Nebeneinandergehen von zwei Personen mit Standard-Lichtraumprofil Eingeschränkt für zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil <i>Suffisant pour un croisement ou une marche côte à côte de deux personnes avec un gabarit standard Restreint pour deux personnes de gabarit élargi</i>
2,50 m	Genügend für Begegnungsfall oder Nebeneinandergehen von zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil Bequem für zwei Personen mit Standard-Lichtraumprofil <i>Suffisant pour un cas de croisement ou une marche côte à côte de deux personnes avec un gabarit élargi Agréable pour deux personnes de gabarit standard</i>
3,00 m	Genügend für Begegnen oder Nebeneinandergehen von drei Personen mit Standard-Lichtraumprofil Bequem für zwei Personen mit erweitertem Lichtraumprofil <i>Suffisant pour un croisement ou une marche côte à côte de trois personnes avec un gabarit standard Agréable pour deux personnes de gabarit élargi</i>
3,50 m	Genügend für zwei Personen mit erweitertem und einer mit Standard-Lichtraumprofil Bequem für drei Personen mit Standard-Lichtraumprofil <i>Suffisant pour deux personnes avec un gabarit élargi et une personne avec un gabarit standard Agréable pour trois personnes avec un gabarit standard</i>
≥ 4,00 m	Grössere Breiten ermöglichen freieres Gehen, Zirkulieren, Auf <i>De plus grandes largeurs permettent d'aller, de circuler, séjourner</i>

Q. SN 640 070

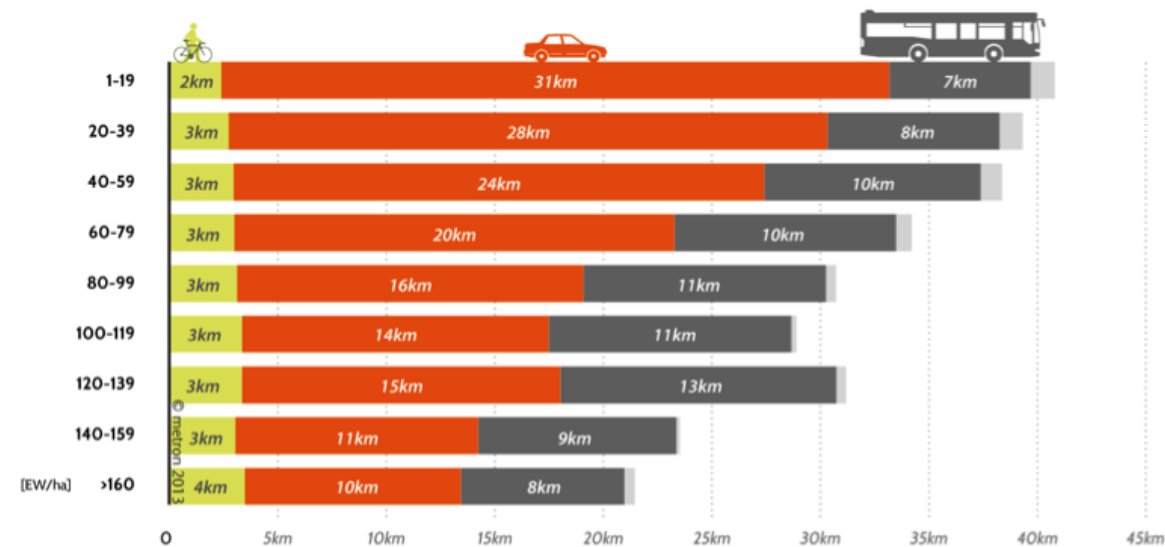
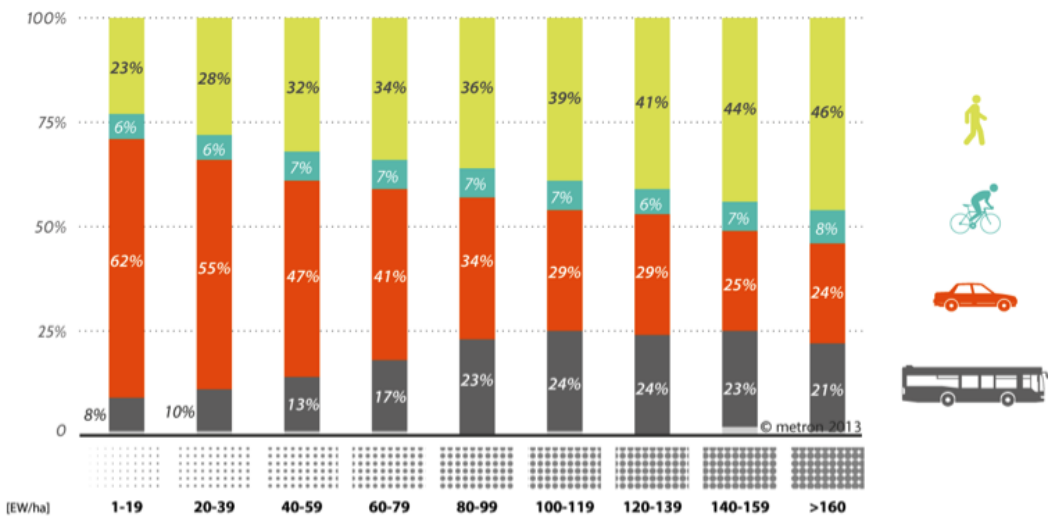
Anforderungen des Fussverkehrs

Und trotzdem wird der Fussverkehr an den Rand gedrängt



Herausforderungen

Innenentwicklung



Herausforderungen

Innenentwicklung



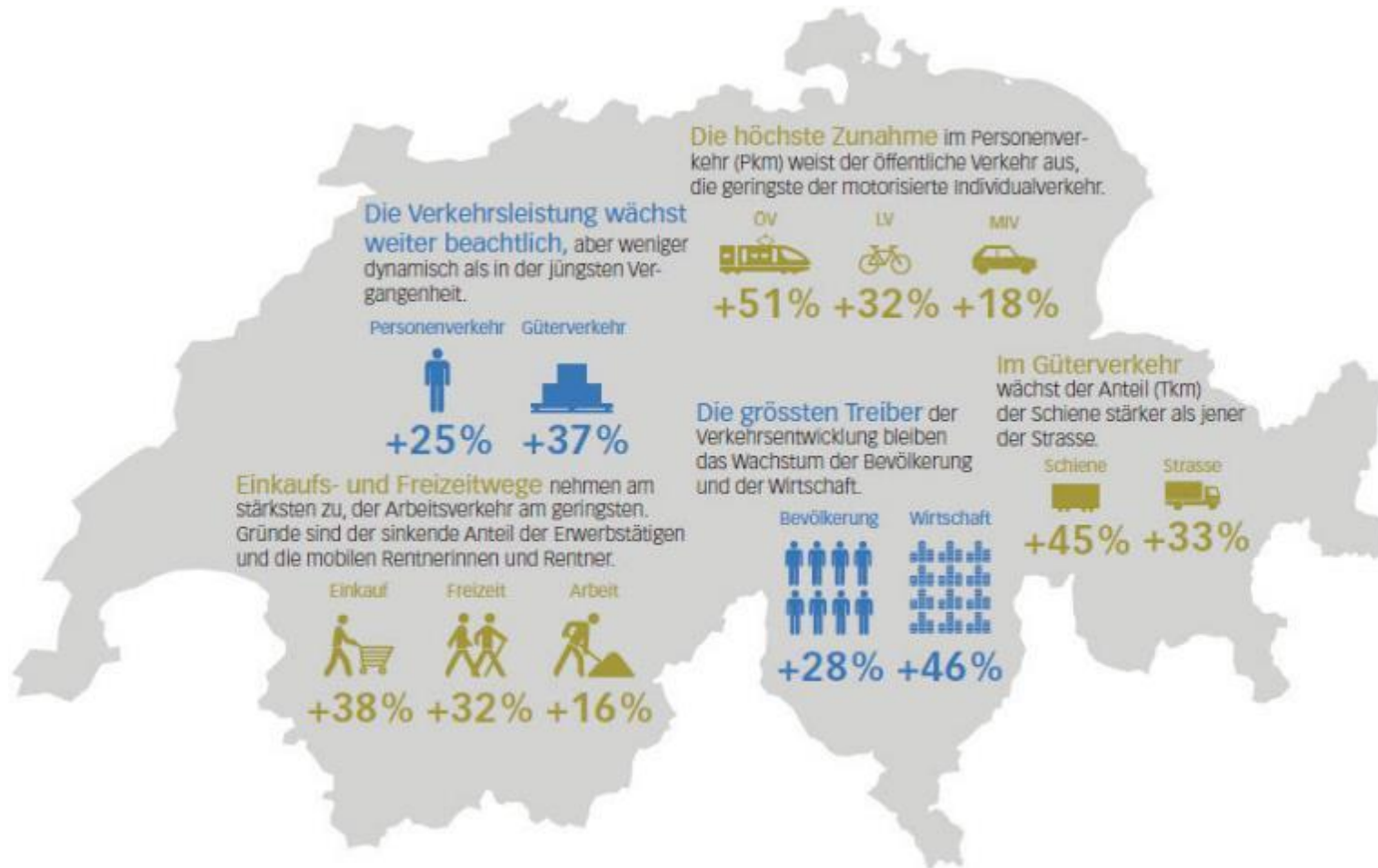
Herausforderungen

Innenentwicklung



Herausforderungen

Nachfrageorientierte Verkehrsplanung



Herausforderungen

Geschwindigkeit statt Erreichbarkeit

«Tempo 30 ist hier vor allem Symbolik»

Verkehr ETH-Verkehrsplaner Kay Axhausen zweifelt am links-grünen Paket für die Rosengartenstrasse. Und er kritisiert: Die Stadt Zürich wolle den Verkehr verlangsamen, verschliesse aber die Augen vor den Konsequenzen.

Mario Stäubli

Wie haben Sie bei der Rosengarten-Vorlage abgestimmt?

Ich war dafür, weil wir die Kapazitäten für das Tram brauchen. Wenn das Zürcher ÖV-Netz in Zukunft funktionieren soll, braucht man Tangentiallinien ...

also Linien, die nicht über

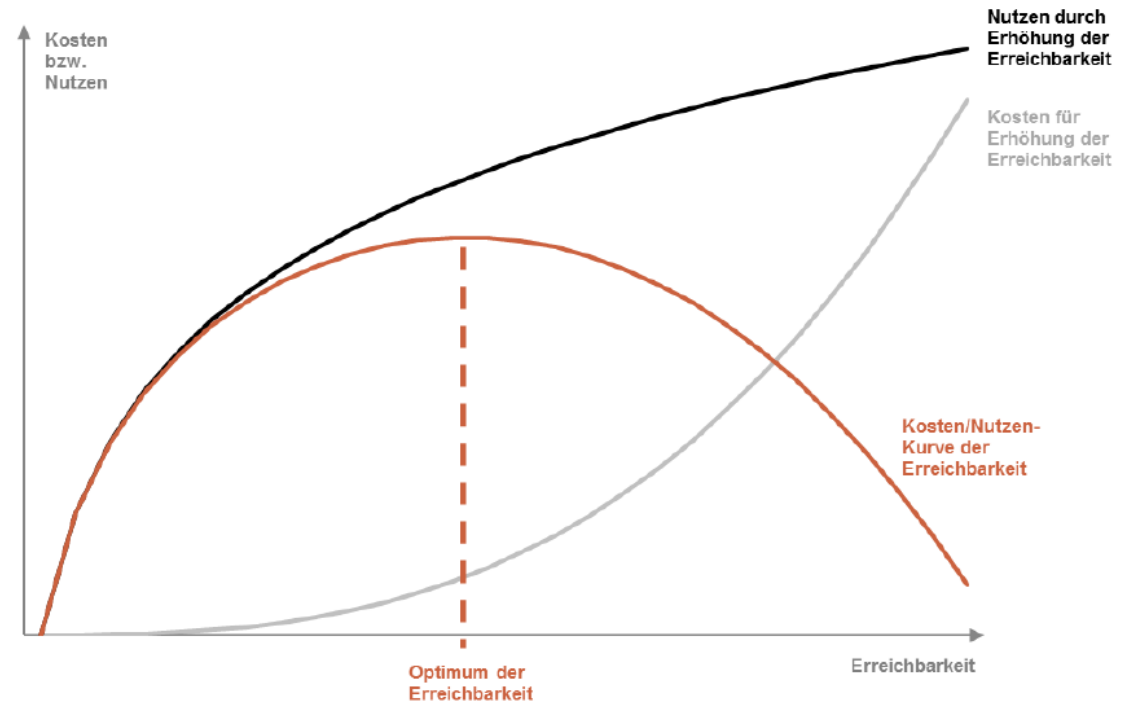
Auch für BRTs braucht man genügend Platz auf der Strasse. Und wenn Sie die Zürcher Stadtteile verknüpfen wollen, müssen Sie das Gleisfeld überqueren. Also müssen Sie über eine der Brücken. Und da wird der Platz sofort knapp.

Zurück zum Rosengarten: Die Linke hat inzwischen

Ich weiss nicht, wie viel das dem Quartier tatsächlich bringen würde. Der störende Verkehr wäre ja immer noch da.

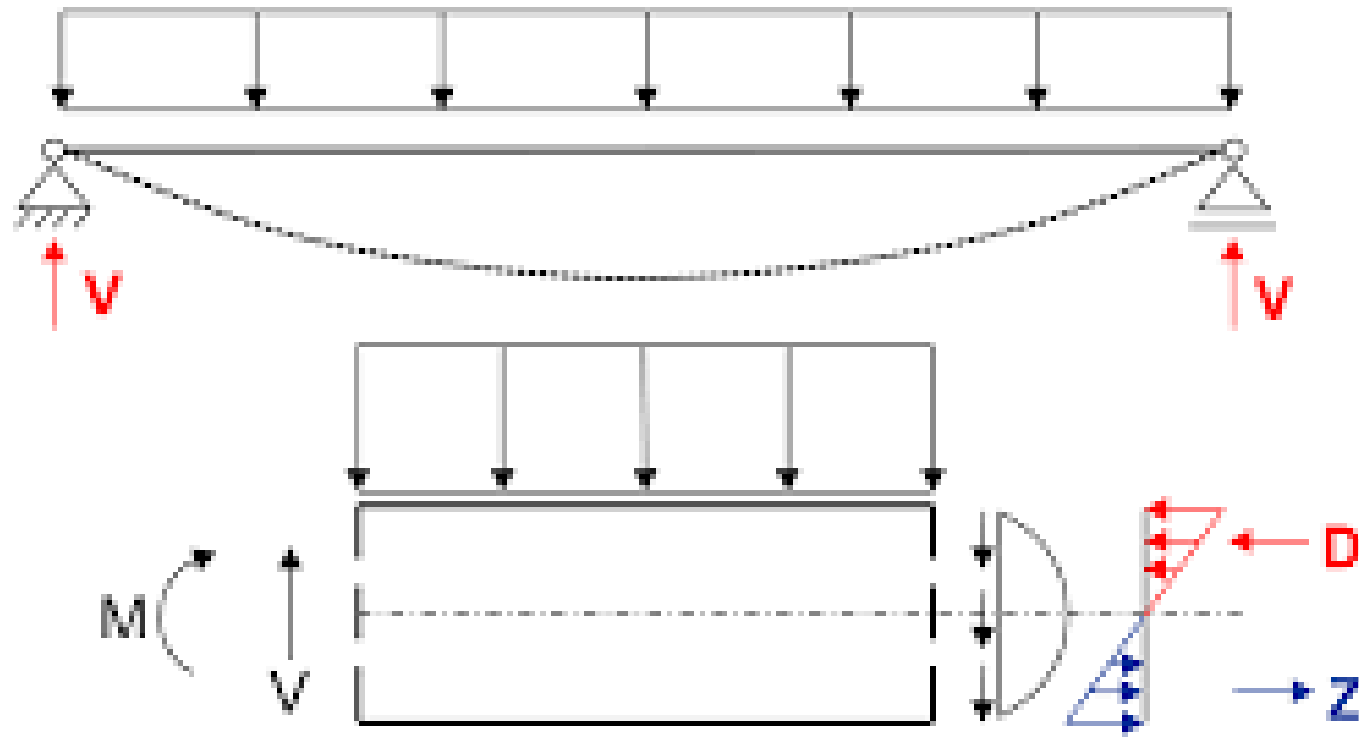
Nächste Idee: Breitere Velospuren.

Da muss man sich fragen: Wie passt das mit dem motorisierten Verkehr zusammen? Alles, was über dessen fixe Mindestfahr-



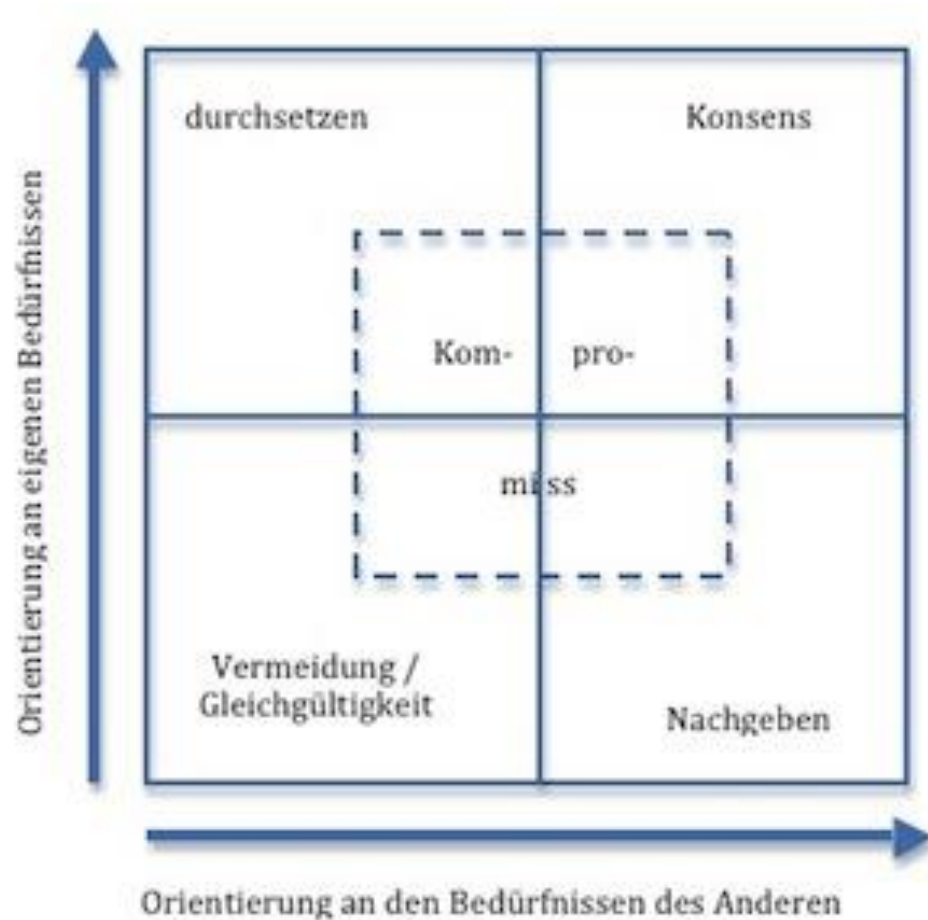
Herausforderungen

Leistungsfähigkeit

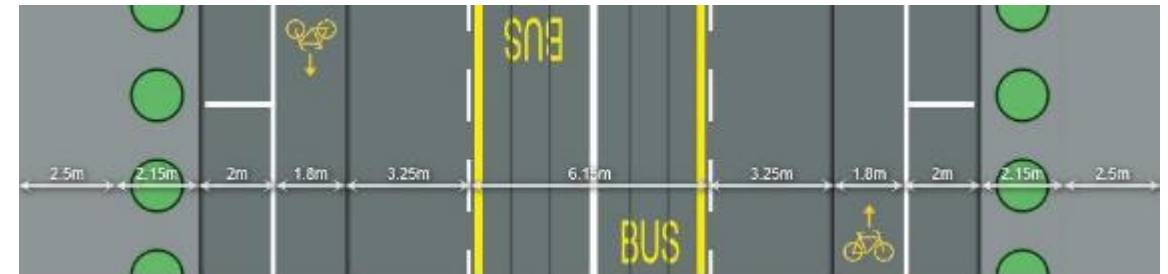
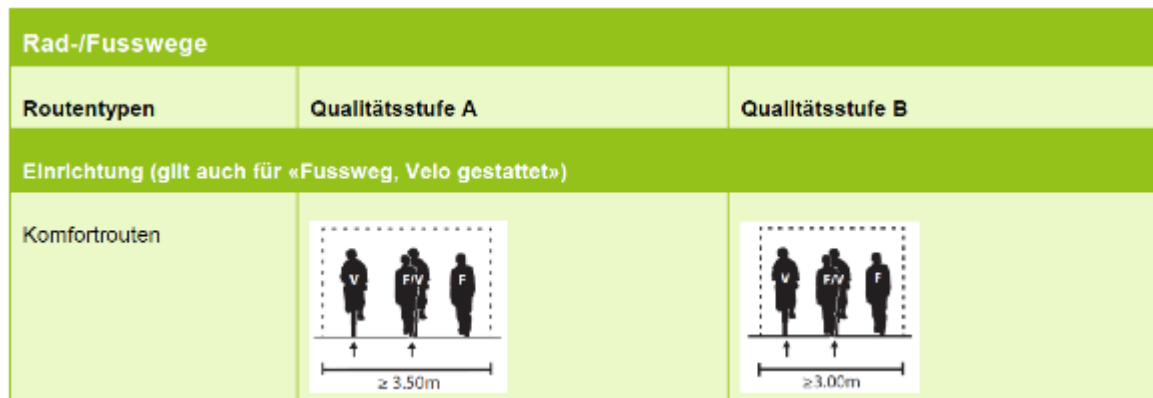
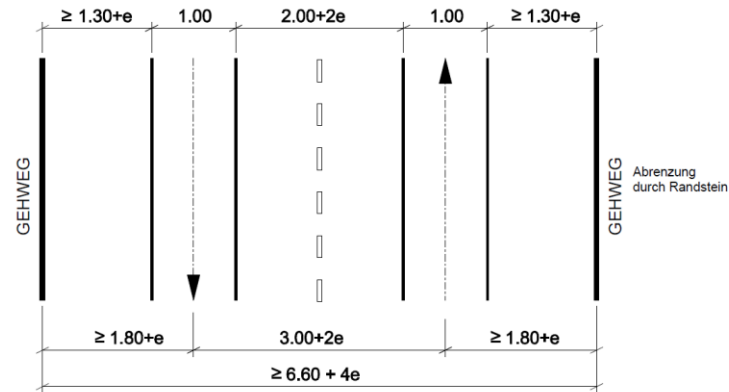


Herausforderungen

Umgang mit Zielkonflikten



Grundsätze, Normen und Standards



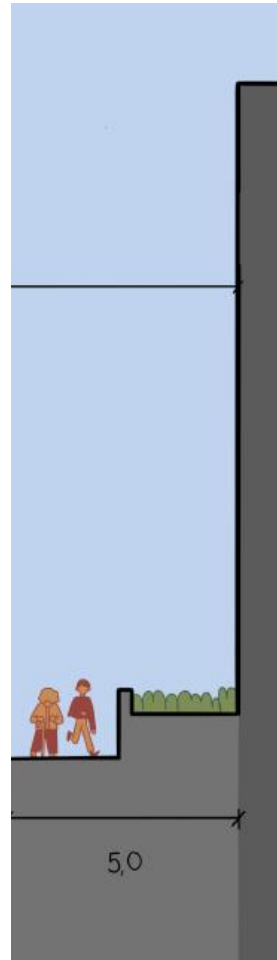
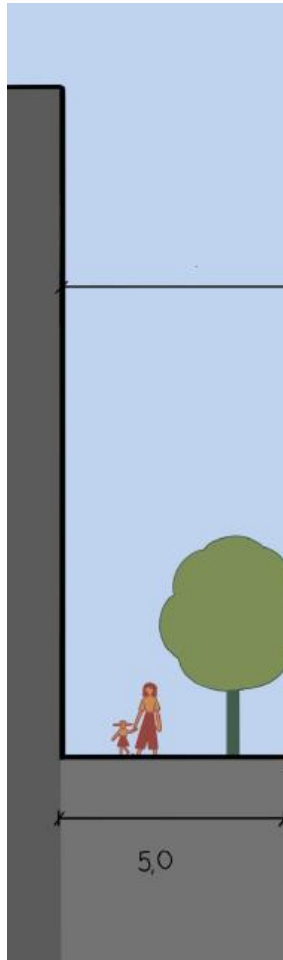
Herausforderungen

Endowment-Effekt



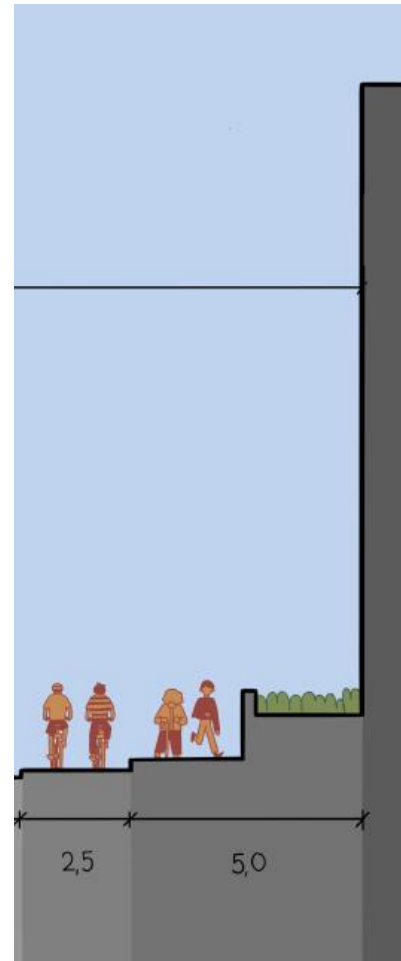
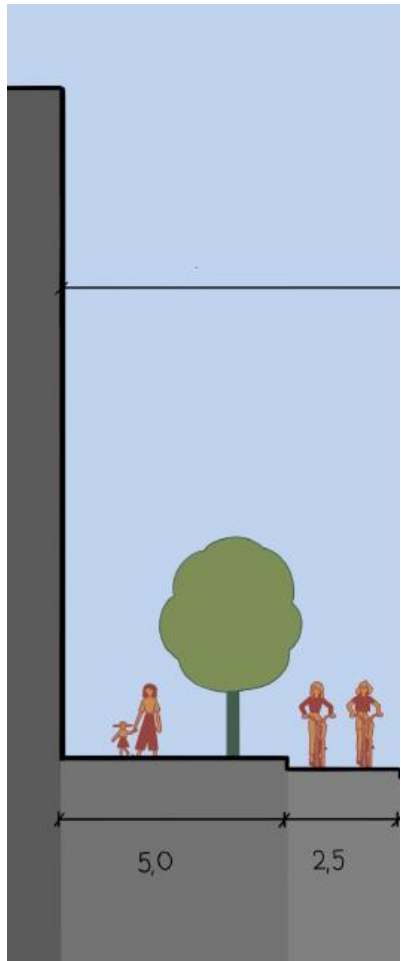
Herausforderungen

Addition der Nutzungsansprüche



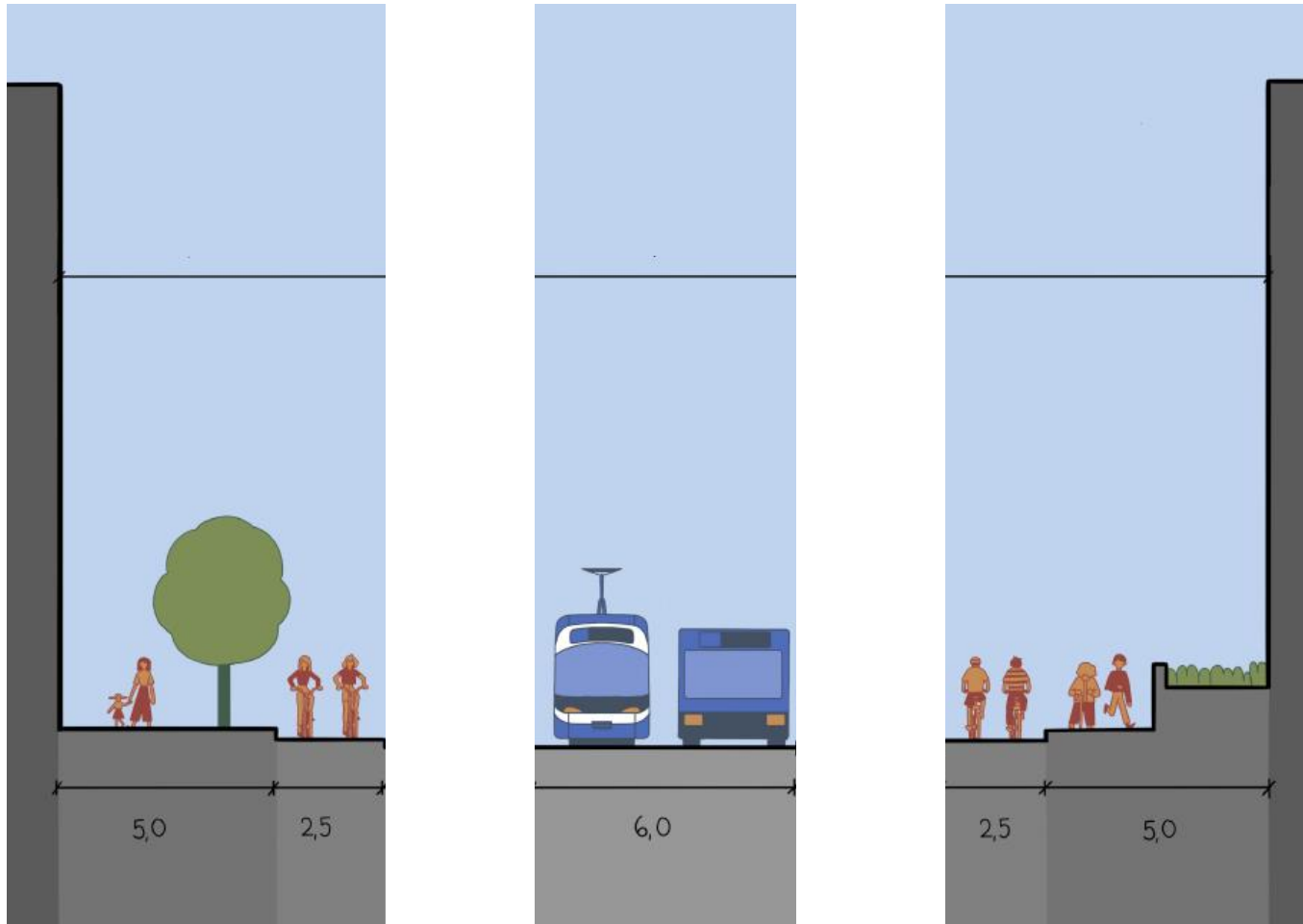
Herausforderungen

Addition der Nutzungsansprüche



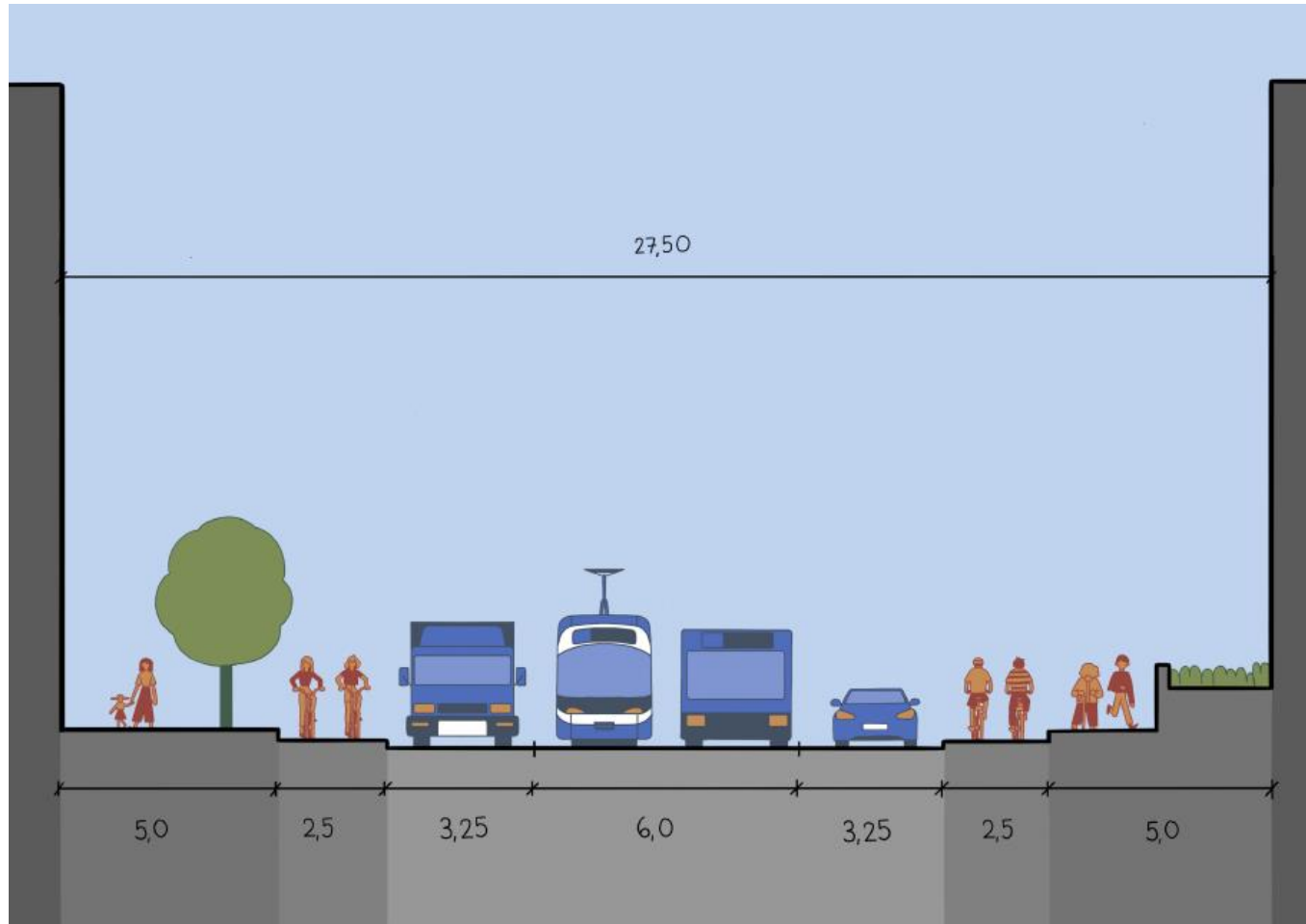
Herausforderungen

Addition der Nutzungsansprüche



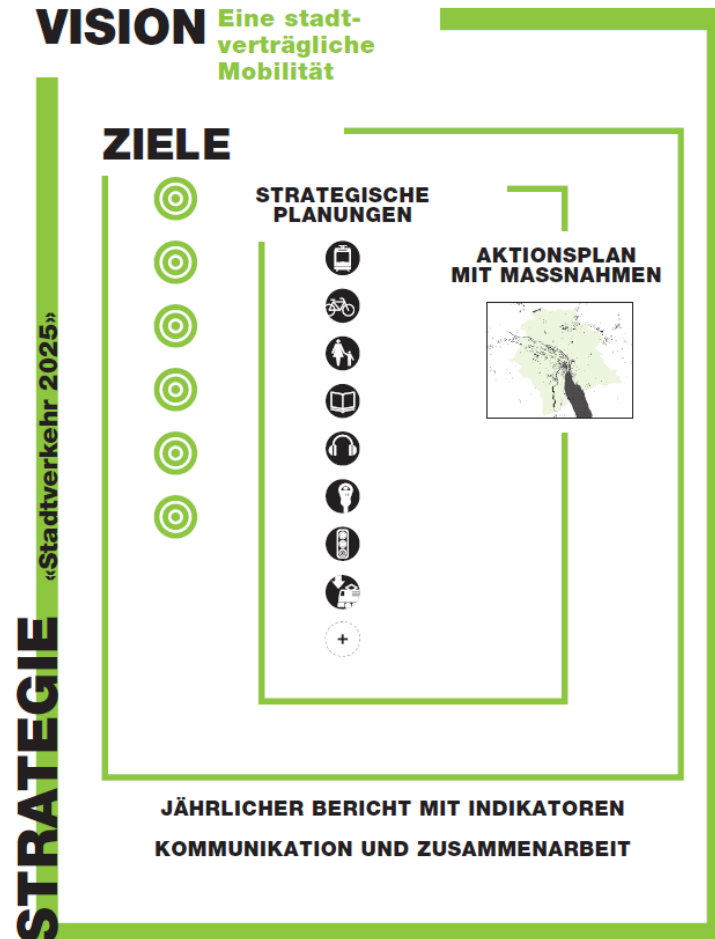
Herausforderungen

Addition der Nutzungsansprüche in der Regel nicht möglich



Ziele

Die Richtung ist klar



Angebot und Attraktivität des öV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern



Qualität des öffentlichen Raums steigern



Modalsplit von öV, Fuss- und Veloverkehr erhöhen



Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen



Kapazität für den MIV nicht erhöhen



2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen

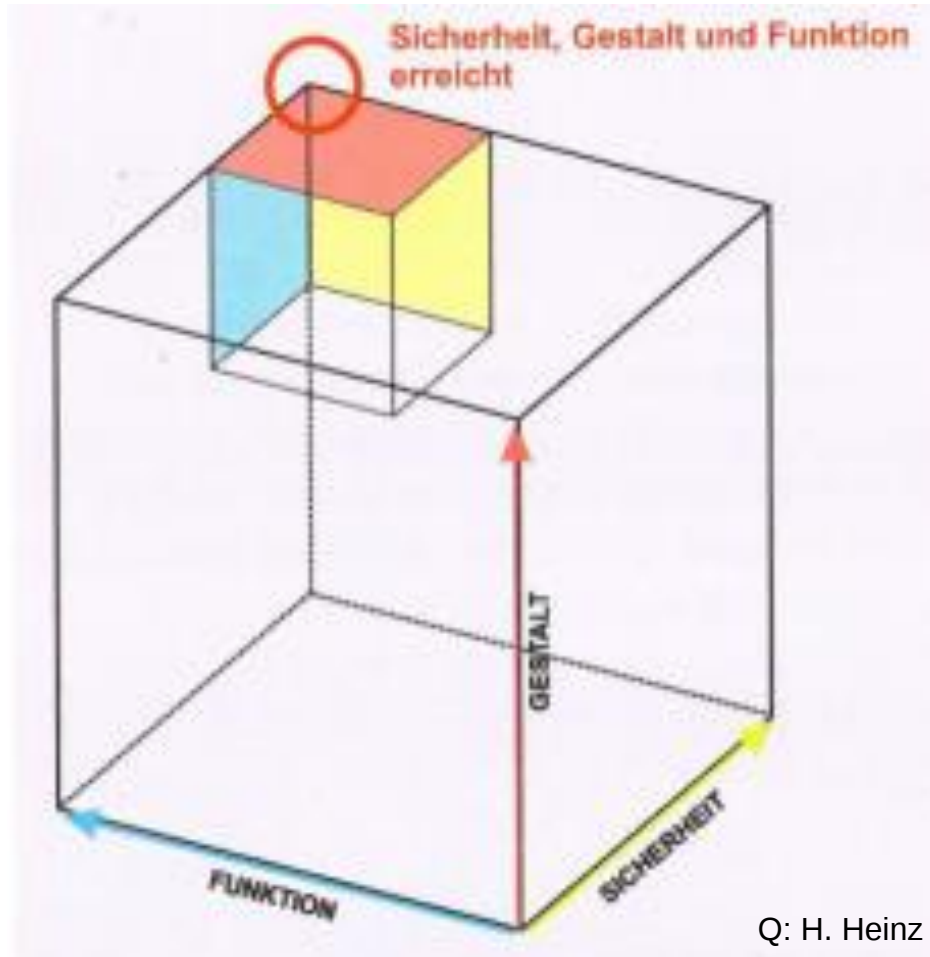
Integraler Strassenraumentwurf

Strassenraumentwurf ist eine klassische Ingenieuraufgabe



Unterschiedliche, teilweise widersprüchliche Anforderungen werden in einem Gesamtbauwerk zusammengeführt, das funktional und gestalterisch überzeugt sowie ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Hierbei dürfen einzelne Anforderungen nicht vernachlässigt oder missachtet werden.

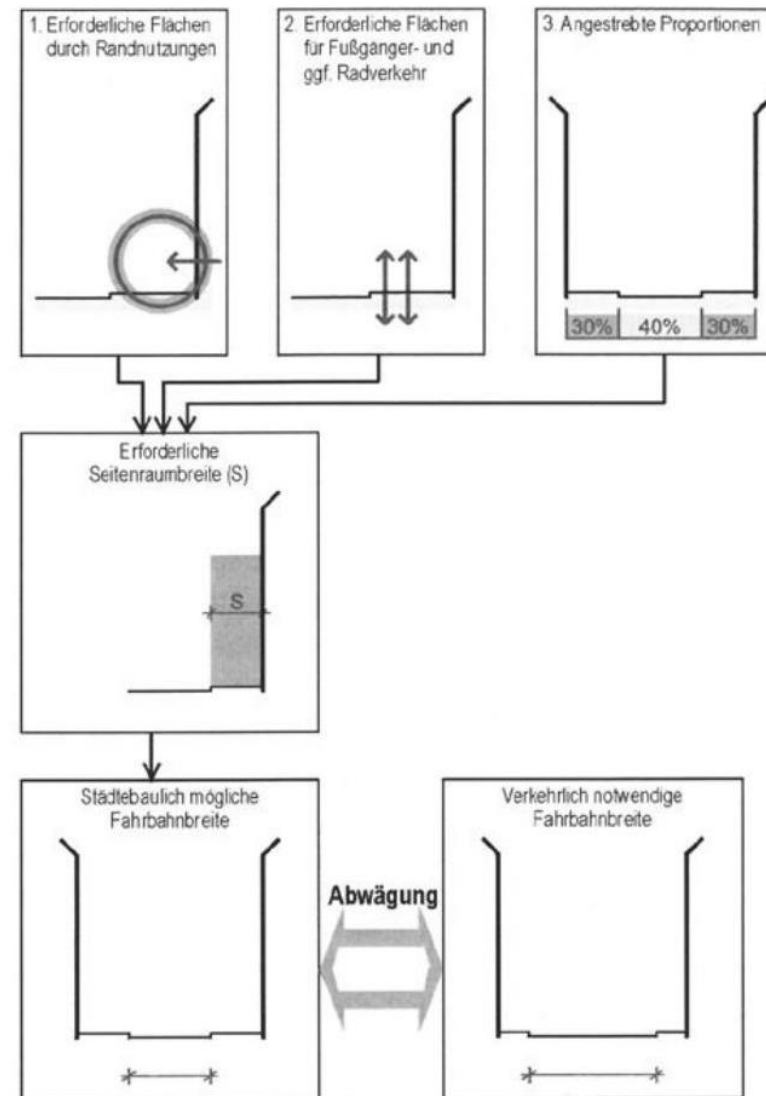
Integraler Strassenraumentwurf



Der Entwurf des Strassenraums ist die integrale Planung aus städtebaulich-gestalterischer, verkehrlicher, sicherheits-technischer und umweltrechtlicher Sicht.

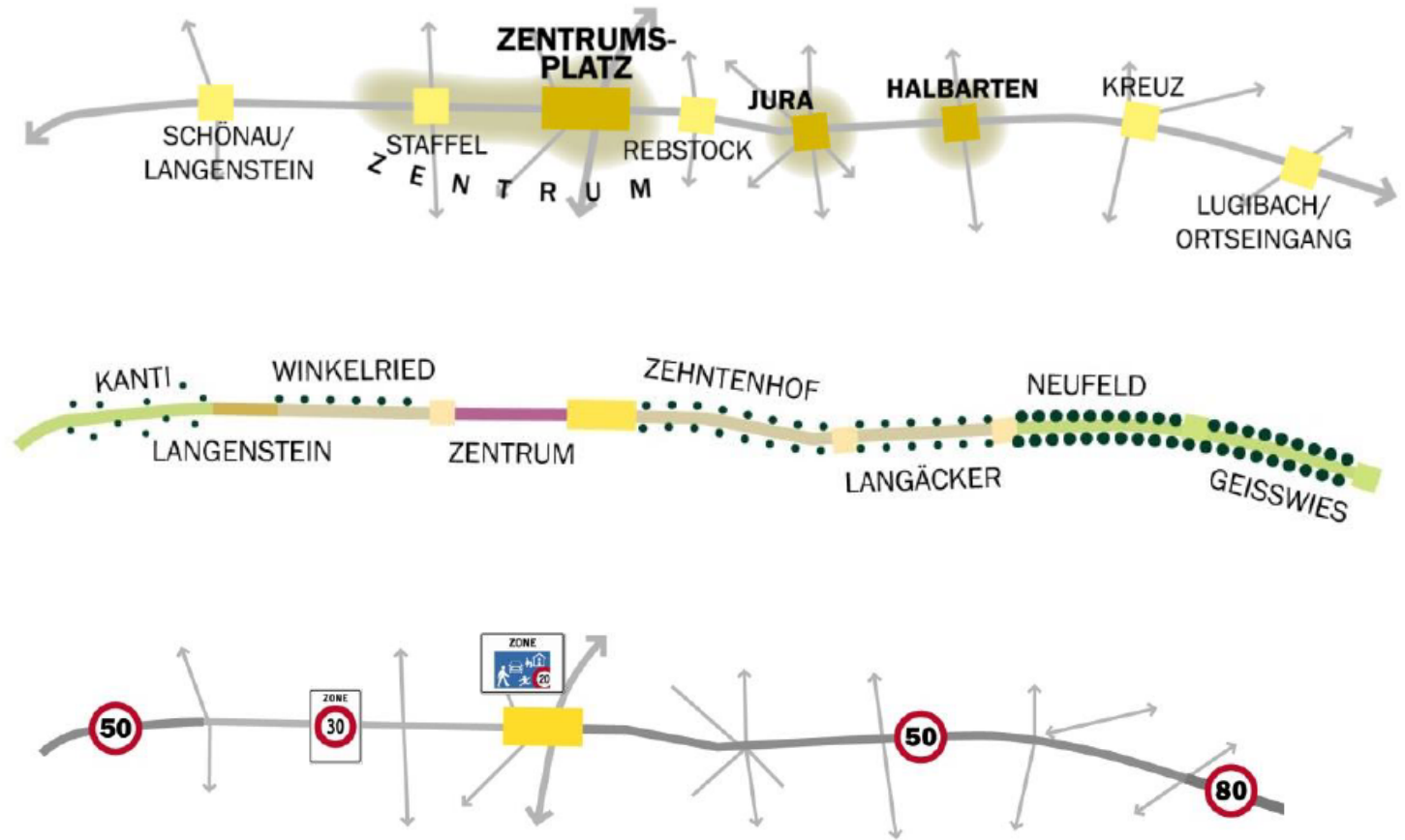
Integraler Strassenraumentwurf

Strassen sind Stadträume



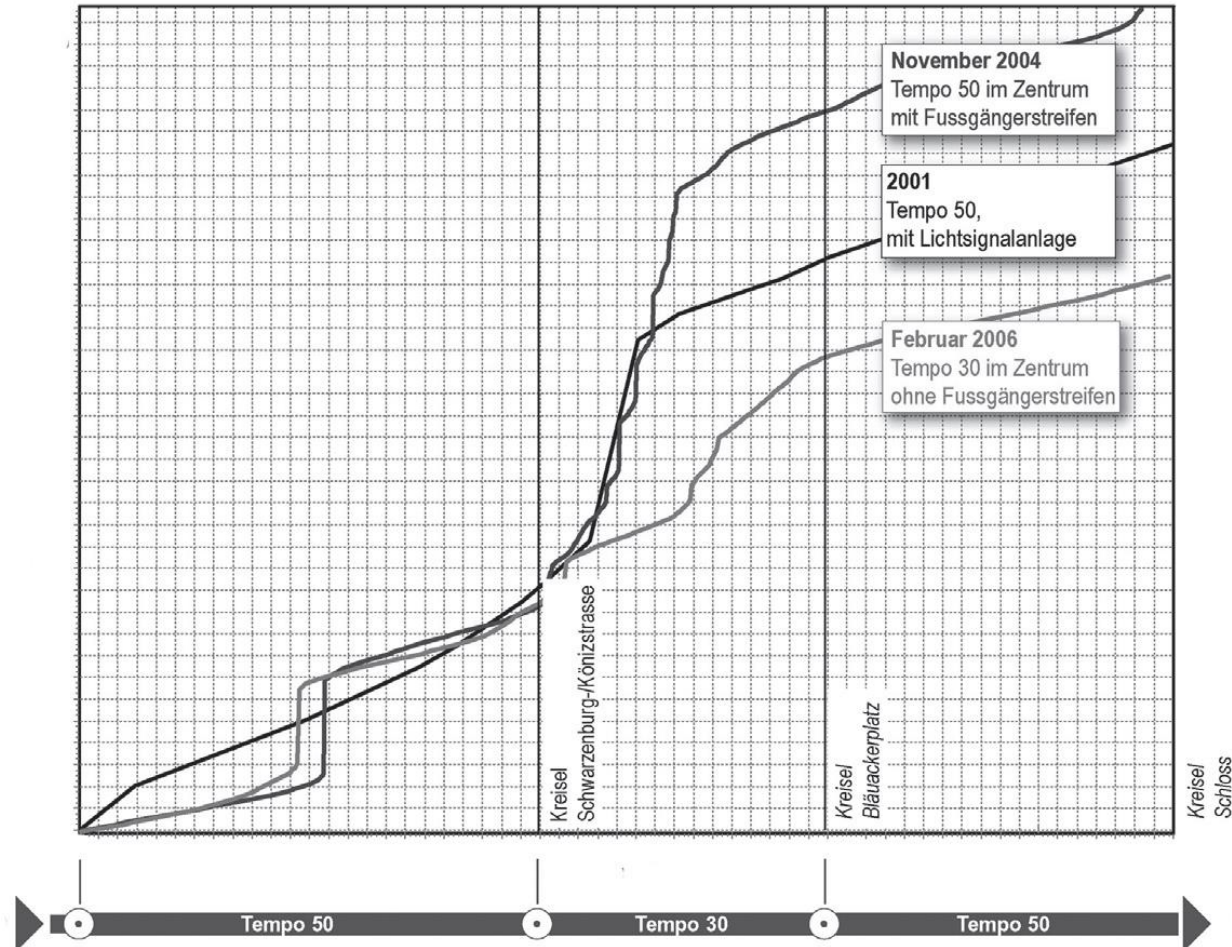
Integraler Strassenraumentwurf

Ortsspezifische Lösungen



Integraler Strassenraumentwurf

Wirkung vor Massnahme



Integraler Strassenraumentwurf

Neues wagen, bewährtes übertragen



Integrale Strassenraumentwurf

Planungsprozess

Bestandsaufnahme / Analyse

Randbedingungen und Ziele

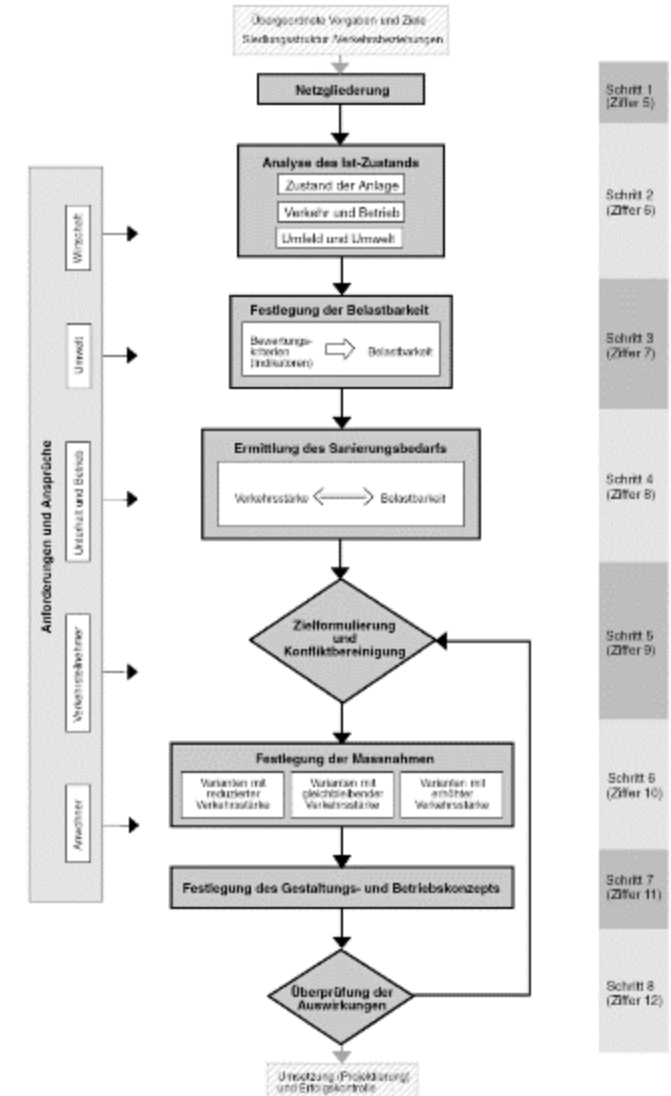
Variantenentwicklung

Wirkungsanalyse

Variantenbeurteilung

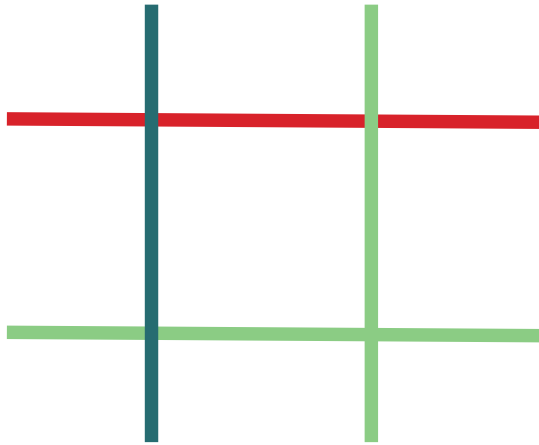
Bestvarianten

Wirkungskontrolle

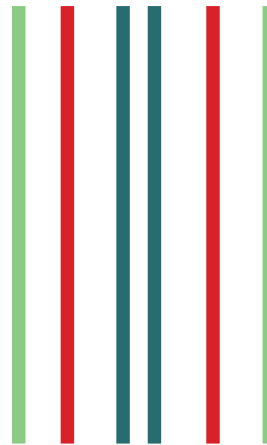


Integraler Strassenraumentwurf

Kombination der Strategien



Jedem Verkehrsmittel
seine Verbindung



Jedem Verkehrsmittel
seinen Streifen

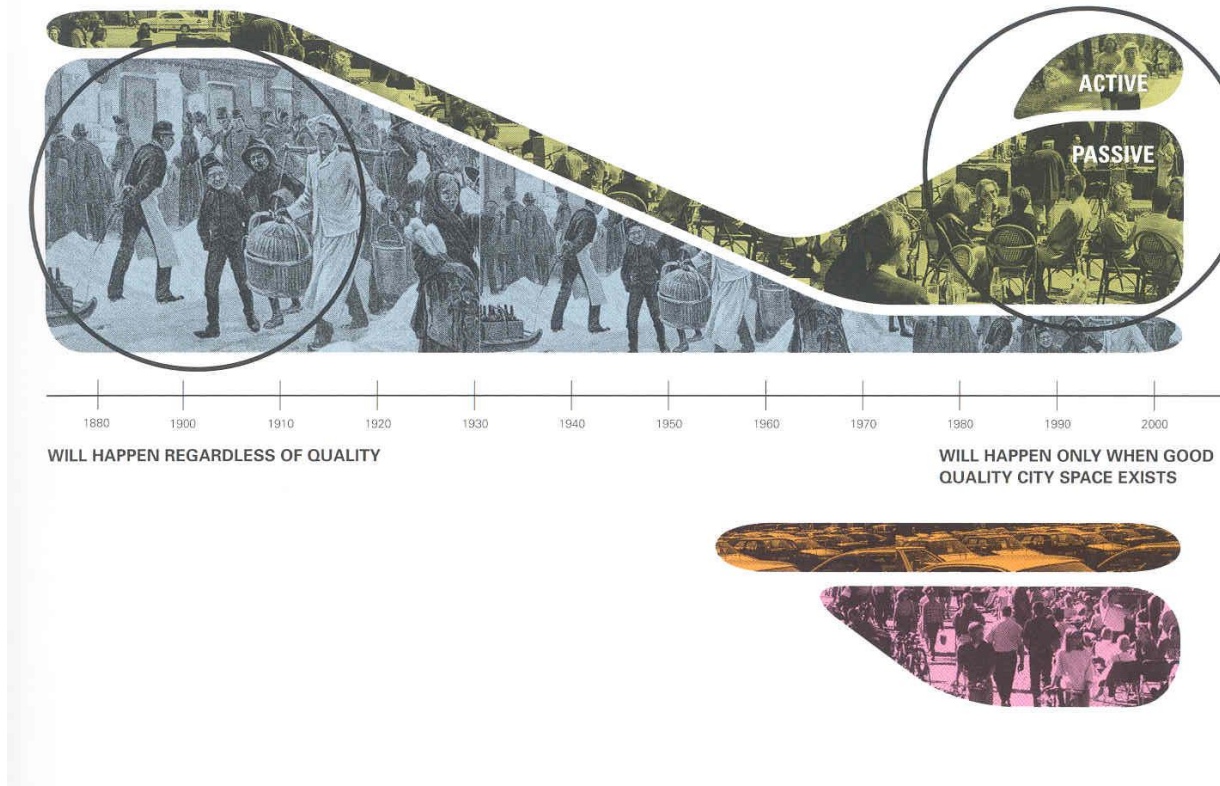


Überlagerung der
Nutzungsansprüche

Integraler Strassenraumentwurf

Strassen sind mehr als Verkehrsflächen

DEVELOPMENT OF CITY LIFE FROM 1880 TO 2005



Integraler Strassenraumentwurf

Strassenraumentwurf ist mehr als das Aneinanderreihen von Normen

