



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement

Service de la mobilité

Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt

Dienststelle für Mobilität

Richtlinie

Adressat Dienststelle für Mobilität

Verfasser Sektion SIV

Datum 14 September 2020

Signalisation und Markierung

1. EINLEITUNG

Die vorliegende Richtlinie ist eine Unterstützung für die Planung der Signalisation und Markierung auf Kantons- und Gemeindestrassen des Kantons Wallis.

Sie richtet sich an die Mitarbeitenden der Dienststelle für Mobilität (DFM), an die technischen Dienste der Gemeinden und an die Projektverfasser, die Signalisations- und Markierungsprojekte erarbeiten.

2. AUFGABE DER KKSS

Die Hauptaufgabe der Kantonalen Kommission für Strassensignalisation (KKSS) ist die Homologation der Signalisations- und Markierungspläne.

3. ZIELE

Die **Arbeitsziele** der Richtlinie sind die folgenden:

- Klare und homogene Identifikation der Strasseninstallationen und derer Komponenten
- Einhaltung der geltenden nationalen Normen
- Effizienzsteigerung für alle Beteiligte eines Projekts
- Einheitlichkeit bei der Bearbeitung von Projekten

Die Erarbeitung von standardisierten und kohärenten Plänen erlaubt es der Kantonalen Kommission für Strassensignalisation (KKSS), die Projekte effizient, einheitlich und schnell zu bearbeiten.

Folgende Punkte stellen die **längerfristigen Ziele** dar, die mit dieser Richtlinie erreicht werden sollen:

- Umsetzung des **kantonales Mobilitätskonzepts 2040** (KMK 2040), welches durch den Staatsrat im April 2018 genehmigt wurde, über Projekte zur Verbesserung der Sicherheit, der Nutzervielfalt und der Qualität der öffentlichen Räume.
- Umsetzung der Anforderungen des **Behindertengleichstellungsgesetzes** (BehiG), indem Voraussetzungen geschaffen werden, die es den Behinderten erlauben, am öffentlichen Leben teilzunehmen. Zusätzlich sollten bis zum 31. Dezember 2023 möglichst alle öffentlichen Gebäude, Bushaltestellen, Installationen, Kommunikationssysteme und Billettautomaten an die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen angepasst werden.

- Anwendung von Art. 6a des **Strassenverkehrsgesetzes** (SVG), namentlich dass «Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung tragen».

4. AUFBAU DER RICHTLINIE

Um den genannten Zielen Rechnung zu tragen, behandelt die Richtlinien die folgenden Themen:

- Einzureichende Informationen für die Homologation von Signalisations- und Markierungsplänen (Kapitel 5)
- Anforderungen an die Darstellung der Signalisations- und Markierungspläne (Kapitel 6) und an die Sichtweitenpläne (Kapitel 7)
- Vorlagen für die Erarbeitung von Signalisations- und Markierungsplänen (Kapitel 8)
- Kantonale Vorschriften bezüglich der Markierung und Vormarkierung von Haupt- und Nebenstrassen (Kapitel 9)
- Checkliste für Fussgängerstreifen (Kapitel 10)

5. EINZUREICHENDE INFORMATIONEN FÜR DIE HOMOLOGATION VON SIGNALISATIONS- UND MARKIERUNGSPÄNEN

Die folgenden Informationen müssen vom Bauherrn oder dem Projektverfasser zur Homologation eingereicht werden:

- **Zusammenfassende Anmerkung** zum Projekt, welche dieses in Kürze erklärt und Abweichungen zu den gängigen Normen begründet (z.B. Rechtfertigung der Umsetzung eines Fussgängerstreifens innerhalb einer Tempo-30-Zone). Falls ein Situationsplan und ein technischer Bericht zum Projekt vorhanden sind, können diese der Anmerkung als Anhang beigelegt werden.
- Situationsplan des **Ist-Zustands** der Signalisation und Markierung
- Situationsplan des **zukünftigen Zustands** der Signalisation und Markierung
- Situationsplan zu den **Randsteinen** gemäss Vorlagenplan 3.1
- Situationspläne zu den **Sichtverhältnissen** in Knoten und bei Fussgängerstreifen
- Im Falle von Anpassungen im Bereich von **Fussgängerübergängen** muss die Checkliste für Fussgängerstreifen gemäss Kapitel 10, oder, im Falle von Trottoirüberfahrten, die Checkliste nach Norm VSS-40242 ausgefüllt und ein Schema mit Sichtweiten beigelegt werden.
- Im Falle von Anpassungen bei **Bushaltestellen**, ist die Checkliste «Bushaltestelle» gemäss Richtlinie über die Bushaltestellen auszufüllen.
(www.vs.ch/de/web/sdm/dokumentation)

Es ist nicht zwingend notwendig, einen Plan pro Thema zu erstellen. Je nach Komplexität des Projekts können verschiedene Informationen gemäss Beispielen im Kapitel 8 auf einem Plan zusammengefasst werden.

Als **Homologationsperimeter** wird jener definiert, welcher auf dem Plan gemäss Kapitel 6.2 in Farbe dargestellt wird. Es wird nur jene Signalisation oder Markierung homologiert, die sich innerhalb dieses Perimeters befindet, auch wenn der Ausschnitt des Plans grösser ist. Je nach Projekt kann sich der Perimeter für die Signalisations- resp. Markierungspläne vom Perimeter der Baupläne unterscheiden. Dies muss klar auf dem Plan gekennzeichnet werden.

Die Modelle für die Titelblätter sind im Anhang dargestellt. Diese unterscheiden sich, je nachdem, ob der Plan zu Informationszwecken dem Vernehmlassungsdossier beiliegt oder der Auflage der Signalisation und Markierung dient.

6. ANFORDERUNGEN AN DIE DARSTELLUNG DER SIGNALISATIONS- UND MARKIERUNGSPLÄNE

6.1 Massstab

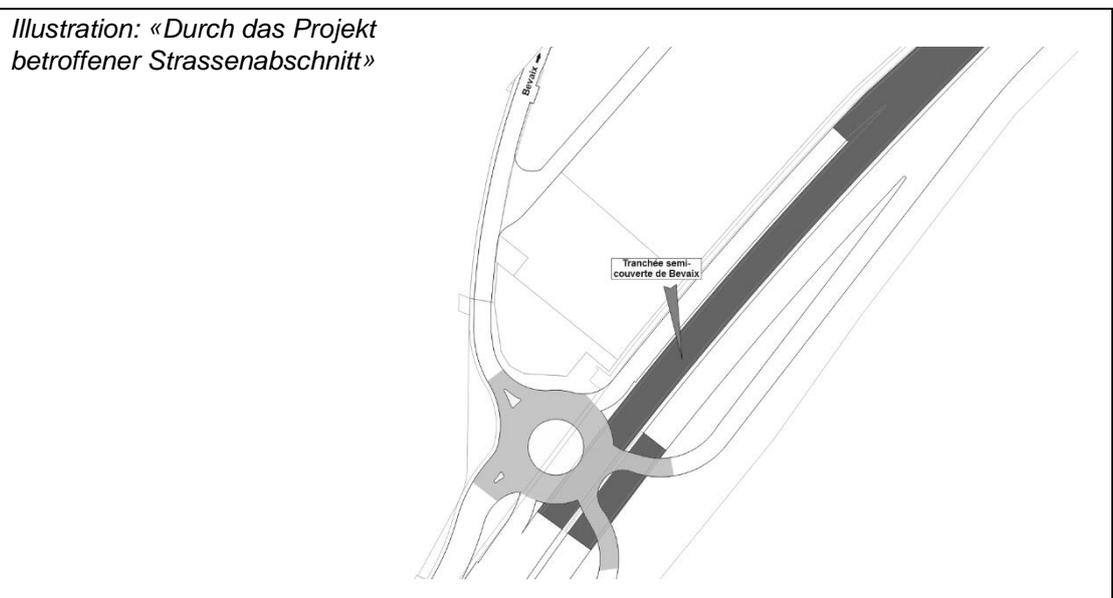
Signalisations- und Markierungspläne werden üblicherweise im Massstab 1:500 gezeichnet. Ausnahmsweise kann ein anderer Massstab gewählt werden:

- Massstab 1:200 für Detailpläne eines spezifischen Knotens
- Massstab 1:1'000 für Katasterpläne (mit sehr grossem Perimeter)

6.2 Einfärbung des Strassenabschnitts

Es werden nur jene Streckenabschnitte eingefärbt, die vom Projekt betroffen sind und homologiert werden müssen.

- Offene Strecke: grauer Hintergrund (z.B. RGB 180/180/180).
- Tunnel: dunkelgrauer Hintergrund (z.B. RGB 115/115/115).
- Zusätzliche Infrastrukturelemente (z.B. Mittelinseln) oder Trottoir : hellgrauer Hintergrund (z.B. RGB 220/220/220).



6.3 Darstellung der Signalisation

Die **Grundprinzipien** bei der Darstellung der Signalisation sind die folgenden:

- Die Signalisation wird im Massstab 1:50 (oder 1:100 im Falle von Katasterplänen) gezeichnet
- Die Darstellung der Signale auf dem Plan erfolgt in Blickrichtung (Die Signale werden geografisch so ausgerichtet, wie sie in Wirklichkeit installiert sind)
- Zwischen dem Signal und dem effektiven Signalstandort wird eine rote Linie gezogen. Am effektiven Signalstandort wird ein roter Punkt dargestellt.
- Im Falle von Signalen, die eine Stromversorgung haben (z.B. beleuchtete Signale oder dynamische Signalisation), wird ein Kreis mit einem elektrischen Symbol ergänzt.

Illustration: «Grundprinzip der Signaldarstellung»



Die Darstellung der **Signale** selbst muss folgenden Regeln folgen:

- Design (Symbole und Farben) gemäss Signalisationsverordnung (SSV) (Anhang 2)
- Die Schriftart für die Buchstaben ist «ASTRA Frutiger Standard» für Signale entlang von Hauptstrassen resp. «ASTRA Frutiger Autobahn» für Signale auf der Autobahn

Wenn ein Signal doppelseitig angeordnet ist, resp. wenn sich ein Signal hinter einem anderen Signal befindet, werden die beiden Signale durch einen schwarzen Punkt getrennt, wobei die Signale jeweils in Fahrtrichtung angezeigt werden. Die einzelnen Schilder werden so angezeigt, wie sie von den Strassennutzern gesehen werden.

Illustration: «Signal doppelseitig angeordnet»



Neben den jeweiligen Signalen wird auf den Plänen die folgende **Beschriftung** angefügt:

- Name / Bezeichnung des Signals gemäss SSV (Anhang 2)
- Signalformat (gemäss SSV Art. 102 al. 1)
 - G : Grossformat
 - Z : Zwischenformat
 - N : Normalformat
 - K : Kleinformat
- Grad der Retroreflexion (gemäss Norm VSS-40871a)
 - R1 = Leichte Reflexion
 - R2 = Hohe Reflexion
 - R3 = Sehr hohe Reflexion

Illustration: «Beschriftung»

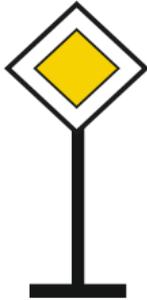
SSV 4.11
Format: N; R2



Für jeden Signalstandort wird zusätzlich der **Typ des Signalträgers** symbolisch auf dem Plan eingezeichnet. Die Signalträger werden direkt unterhalb des letzten Signals mit schwarzen Linien dargestellt. Unterhalb des Signalträgers wird der Signalfuss ebenfalls mit einer schwarzen Linie angedeutet (Winkel von 90° zum Signalträger).

Details zu den Fundamenten sind für die Homologation nicht zwingend nötig. Diese werden auf den entsprechenden Ausführungsplänen zum Projekt ergänzt.

Die folgenden Typen von Signalträgern werden benutzt:

<p><i>Einfacher Signalträger (Mast / Pfosten)</i></p> 	
<p><i>Zweifacher Signalträger (zwei Masten / Pfosten)</i></p> 	
<p><i>Einfaches Tragwerk</i></p> 	

Doppeltes Tragwerk



Signalträger über der Fahrbahn (Galgen / Signalbrücken)



Minimale Höhe der Unterkante Signal
über Strassenniveau:

4.50 m für normale Strassen

4.80 m für Strassen mit
Ausnahmetransportroute

6.4 Darstellung der Markierung

Im Normalfall wird die Markierung auf dem gleichen Plan wie die Signalisation gezeichnet. In Ausnahmefällen kann die Markierung zur besseren Lesbarkeit von der Signalisation getrennt werden.

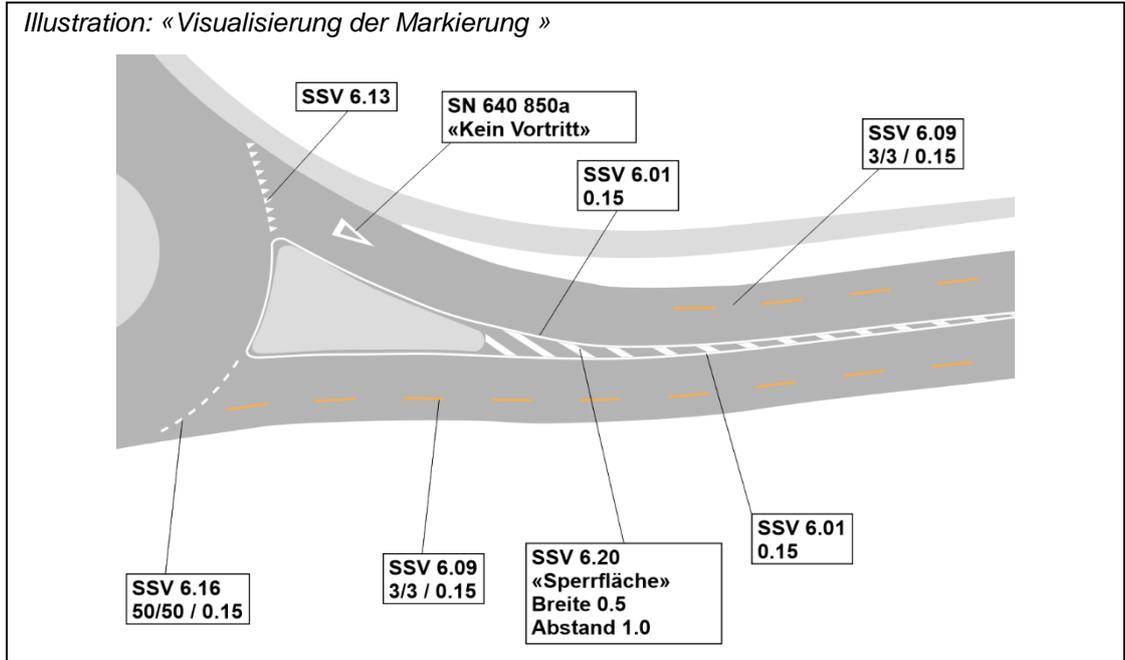
Die **Grundprinzipien** bei der Darstellung der Markierung sind die folgenden:

- Die Markierung wird massstabgetreu dargestellt, wie sie auch in Wirklichkeit aufgemalt wird
- Die Markierung muss den Farben und Formen gemäss SSV und den VSS-Normen entsprechen

Neben den Markierungen werden **Beschriftungen** auf dem Markierungsplan hinzugefügt:

- Nummer der Markierung (gemäss SSV und VSS-Normen)
- Dimensionen der Markierung
 - Länge eines Markierungselements
 - Raum / Distanz zwischen zwei Markierungselementen
 - Breite der Markierung

Illustration: « Visualisierung der Markierung »



7. ANFORDERUNGEN AN DIE SICHTWEITENPLÄNE

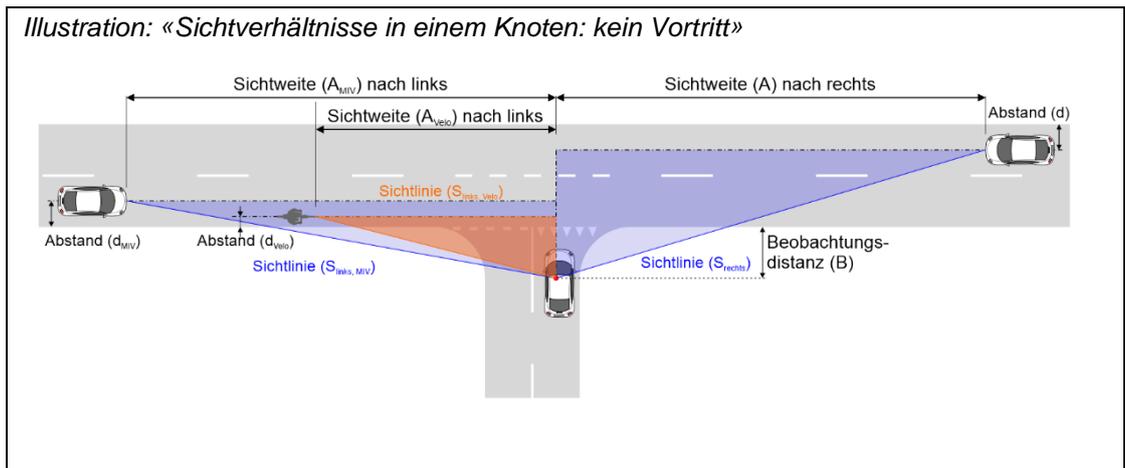
Die Sichtverhältnisse in Knoten (inklusive private Zufahrten) und auf Fußgängerstreifen stellen ein zentrales Element der Verkehrssicherheit dar und müssen aus diesem Grund auf einem Plan eingezeichnet werden.

Es dürfen keine Sichthindernisse (inklusive parkierte Autos oder Container etc.) das Sichtfeld auf einer Höhe von 0.6 m et 3.0 m über der Fahrbahn behindern.

7.1 Sichtweite in einem Knoten: kein Vortritt

Die minimale Sichtdistanz eines Fahrzeugs auf einer nicht vortrittsberechtigten Strasse auf Fahrzeuge auf der Hauptachse resp. auf den Langsamverkehr (Fussgänger / Velofahrende) sind in der Norm VSS-40273a abgehandelt und werden wie folgt definiert:

Illustration: «Sichtverhältnisse in einem Knoten: kein Vortritt»



Die Parameter sind wie folgt definiert:

Beobachtungsdistanz B	
Ausserorts	5.0 m
Innerorts	3.0 m

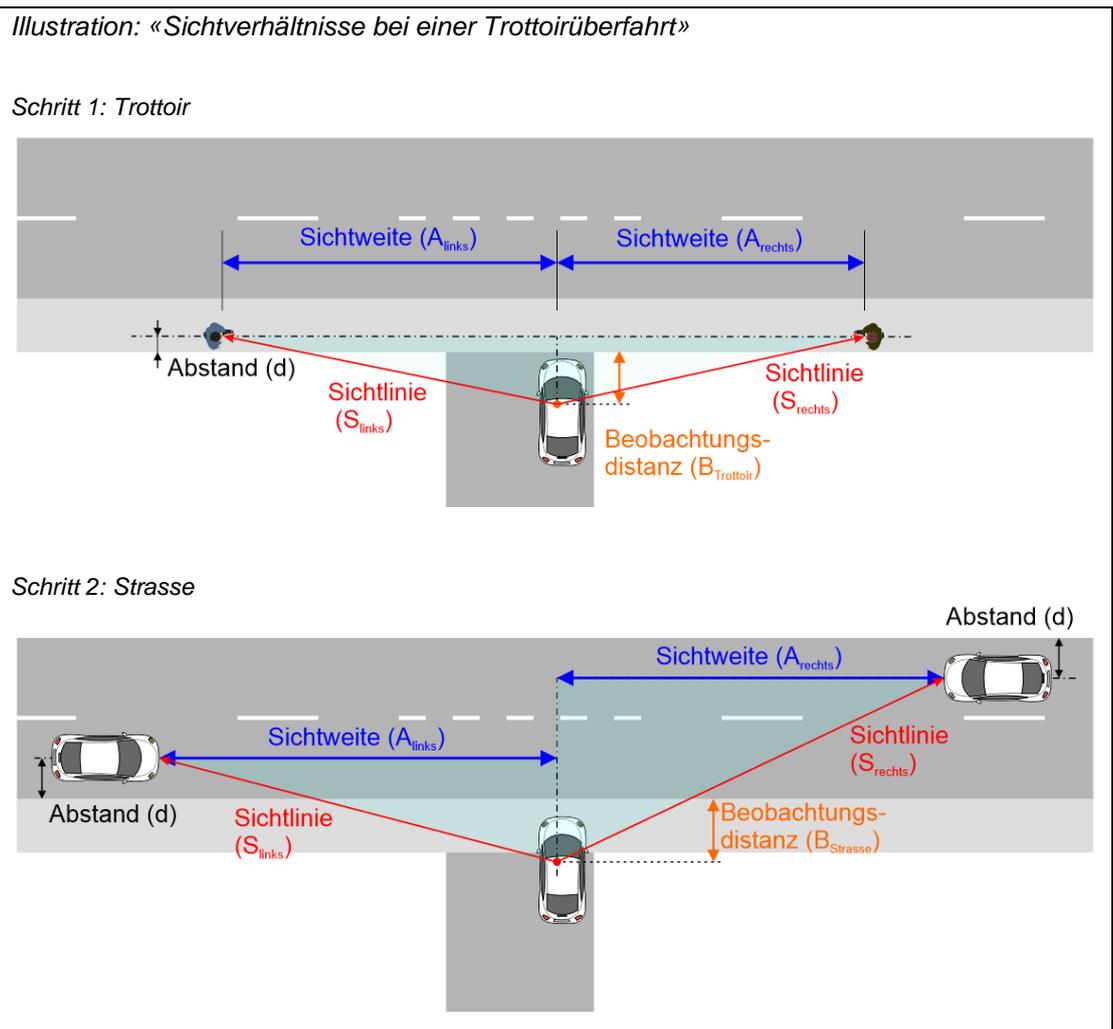
Abstand d	
MIV (ohne Velostreifen)	1.5 m
MIV (mit Velostreifen)	Breite Velostreifen + 1.0 m
Velo (mit Velostreifen)	½ der Breite des Velostreifens
Velo (Mischverkehr)	0.5 m

⇒ **Annexe 4.1 Distances de visibilité dans un carrefour de type embranchement**

7.2 Trottoirüberfahrt

Im Falle einer Trottoirüberfahrt müssen die Sichtverhältnisse in zwei Schritten geprüft werden:

- Zunächst wird die Sichtweite auf Zufussgehende und fahrzeugähnliche Geräte auf dem Trottoir untersucht; falls das Trottoir frei ist, kann das nicht vortrittsberechtigte Fahrzeug bis zum Fahrbahnrand vorfahren.
- Danach wird die Sichtweite auf Fahrzeuge (und Velos) auf der Hauptachse geprüft

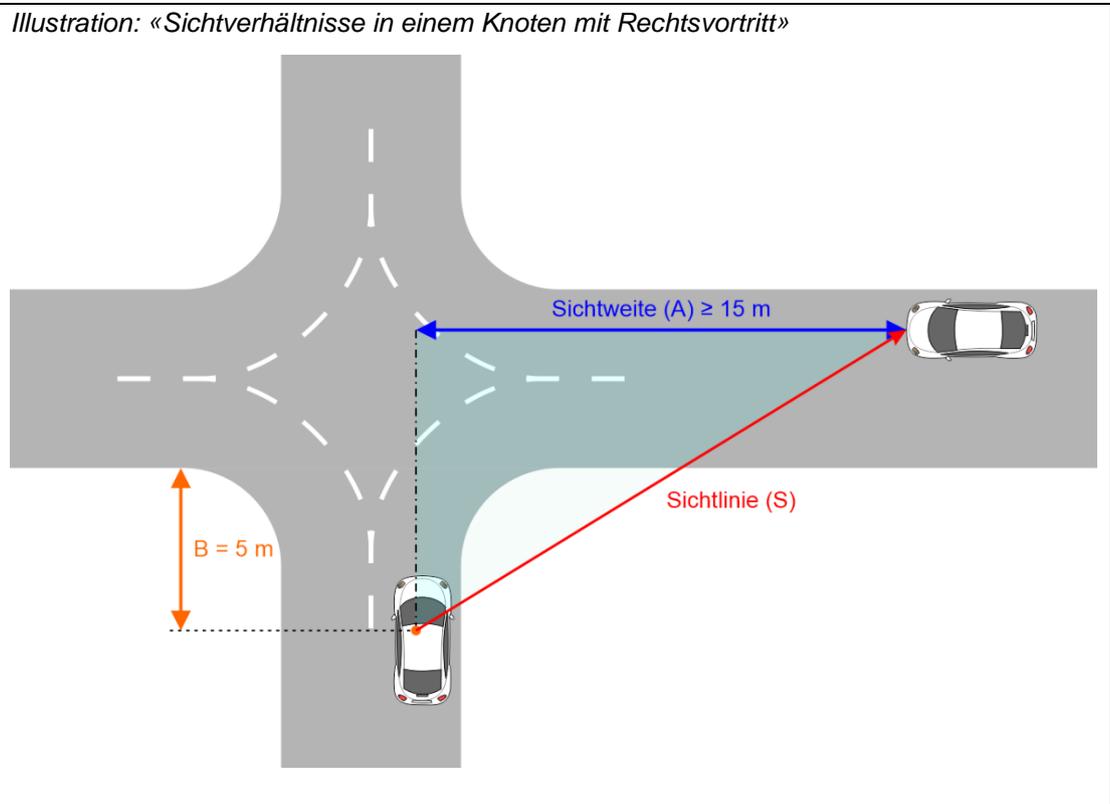


⇒ **Annexe 4.4 Sichtverhältnisse in einem Knoten mit Trottoirüberfahrt**

7.3 Sichtverhältnisse in einem Knoten: Rechtsvortritt

In einem Rechtsvortrittsknoten in der Ebene, ohne Neigung und bei einer Anfahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h, beträgt die minimale Sichtweite [A] gemäss Norm VSS-40273a mindestens 20 m. Im Falle eines gut wahrnehmbaren Knotens mit Rechtsvortritt ist die minimale Sichtweite [A] bei mindestens 15 m festgelegt, woraus eine minimale Beobachtungsdistanz von 5 m abgeleitet werden kann.

=> **Annexe 4.3** **Sichtverhältnisse in einem Knoten mit Rechtsvortritt**



7.4 Sichtweiten auf Fussgängerstreifen

Im Falle eines Fussgängerstreifens wird die Sichtweite eines Fahrzeugs auf den Annäherungsbereich der Zufussgehenden angegeben. Die minimale Sichtdistanz ist abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit und entsprechend in der Norm VSS-40241 definiert. Falls die effektive Sichtdistanz grösser als die minimale Sichtweite gemäss VSS-Norm ist, wird die minimale Sichtdistanz auf einem Plan eingezeichnet:

- Die minimale Sichtdistanz wird mit einer blauen Linie dargestellt (Distanz, bei sich die Fahrzeuglenkenden und zu Fuss gehenden gegenseitig erkennen können (Sichtkontakt))
- Die Sichtlinien werden mit roten Pfeilen dargestellt (Diese beziehen sich auf die gesamte Länge des frei einsehbaren Strassenabschnitts, inklusive der Annäherungsbereiche auf beiden Strassenseiten. Im Falle eines Fussgängerstreifens mit Mittelinsel wird die Sichtlinie nach links nur auf die Mitte der Mittelinsel dargestellt und nicht auf den linken Annäherungsbereich)
- Die Erkennungsdistanz muss nicht auf den Plänen dargestellt werden (Distanz, bei der entweder der Fussgängerstreifen selbst (Markierung) oder das Signal 4.11 durch den Fahrzeuglenkenden erkannt werden kann)
- Die Annäherungsbereiche werden trapezförmig mit orangen Linien gekennzeichnet (Dies ist der Bereiche, in dem der Sichtkontakt zwischen Zufussgehenden und Fahrzeuglenkenden gegeben sein muss (1 m Abstand ab Fahrbahnrand; 1 m Abstand beidseits des Fussgängerstreifens). Der Annäherungsbereich ist ein von der Fahrbahn physisch abgetrennter Bereich.

Befindet sich der Fussgängerstreifen unmittelbar hinter einer Kurve, muss die ungünstigste Sichtlinie eingezeichnet werden. Es handelt sich im Normalfall um diejenige in den hinteren Bereich des Annäherungsbereichs. Bei reduzierten Kurvenradien (kleinere Radien aufgrund $V_P < 50$ km/h) ist die Sichtweite abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit (V_{85}) und kann entsprechend reduziert werden.

8. VORLAGEN FÜR DIE ERARBEITUNG VON SIGNALISATIONS- UND MARKIERUNGSPLÄNEN

- **Titelblatt** für Pläne :
 - ⇒ Anhang 0: Beispiel eines Titelblatts für die öffentliche Auflage
- Signalisation und Markierung **Ist-Zustand**:
 - ⇒ Anhang 1.1: Beispiel Tempo-30-Zone auf einer Nebenstrasse
 - ⇒ Anhang 1.2: Beispiel Hauptachse
 - ⇒ Anhang 1.3: Beispiel einzelner Knoten
 - ⇒ Anhang 1.4: Beispiel Fussgängerstreifen
- Signalisation und Markierung **zukünftiger Zustand**:
 - ⇒ Anhang 2.1: Beispiel Tempo-30-Zone auf einer Nebenstrasse
 - ⇒ Anhang 2.2: Beispiel Tempo 30 km/h auf Hauptachse
 - ⇒ Anhang 2.3: Beispiel einzelner Knoten
 - ⇒ Anhang 2.4: Beispiel Fussgängerstreifen
- Plan zu den projektierten **Randsteinen**:
 - ⇒ Anhang 3.1: Generelles Beispiel
- **Sichtweiten** in Knoten und bei Fussgängerstreifen:
 - ⇒ Anhang 4.1: Beispiel Knoten / Einmündung
 - ⇒ Anhang 4.2: Beispiel einzelner Fussgängerstreifen
 - ⇒ Anhang 4.3: Beispiel Knoten mit Rechtsvortritt
 - ⇒ Anhang 4.4: Beispiel Knoten mit Trottoirüberfahrt

9. KANTONALE VORSCHRIFTEN BEZÜGLICH DER MARKIERUNG UND VORMARKIERUNG VON HAUPT- UND NEBENSTRASSEN

Die im Folgenden beschriebenen Punkte sind nicht abschliessend normiert. Daher schlägt die DFM folgende Bestimmungen vor, um die Einheitlichkeit der Signalisation und Markierung im Kanton Wallis gewährleisten zu können, was schlussendlich die Verkehrssicherheit erhöht.

Im Allgemeinen können Markierungslinien mit einer Breite von 0.15 m anstelle von 0.2 m gezeichnet werden, da die Wirkung ähnlich ist, es jedoch einen ökonomischen Vorteil bringt.

9.1 Randlinien

Grundsätzlich werden Randlinien **innerorts** nicht markiert. In Ausnahmefällen macht die Markierung der Randlinien Sinn, wenn kein Trottoir oder keine Beleuchtung vorhanden ist.

Ausserorts müssen Randlinien in der Regel markiert werden.

Falls ein Velostreifen oder ein Längsstreifen für Fussgänger vorhanden ist, wird die Randlinie nicht markiert.

9.2 Mittellinien

Gemäss SSV gibt es drei Formen von Mittellinien: Sicherheitslinien, Vorwarnlinien und Leitlinien.

Innerorts sollte auf Mittellinien verzichtet werden, da diese keinen Innerorts-Charakter vermitteln. Die Markierung von Mittellinien, Nachweis vorausgesetzt, ist nur erlaubt, wenn die Strassenbreite mindestens 6.0 m beträgt.

Auch **ausserorts** können Mittellinien nur markiert werden, wenn die Strassenbreite mindestens 6.0 m beträgt. In diesem Fall dürfen Mittellinien aber nicht zum Zweck der Geschwindigkeitsreduktion markiert werden. In Kurven mit schlechten Sichtverhältnissen müssen Mittellinien jedoch markiert werden.

Die Länge von **Sicherheitslinien** muss ausserorts mindestens 50 m, innerorts mindestens 20 m betragen. Der Beginn einer Sicherheitslinie wird mit einer Leitlinie mit der Unterbrechung 1/1 gekennzeichnet.

Vorwarnlinien zur Ankündigung von Sicherheitslinien oder doppelten Sicherheitslinien sind ausserorts obligatorisch, wobei diese eine Mindestlänge von 50 m haben müssen.

Leitlinien werden in der Regel mit einer Unterbrechung 3/6 markiert. Bei kurvigen Strecken ausserorts kann eine Unterteilung 3/3 zur besseren Erkennbarkeit der Strecke angewendet werden. Die weiteren Standards sind die folgenden :

- Unterbrechung 3/6: Normalfall
- Unterbrechung 4/2: Vorwarnlinie
- Unterbrechung 1/1: kurze Öffnung einer Sicherheitslinie
- Unterbrechung 2/4: Trennlinien in Einspurbereichen
- Unterbrechung 1/2: Leitlinie über Knoten

9.3 Sperrflächen

Im Prinzip wird die Sperrfläche mit einer Breite von 50 cm für den Streifen und 100 cm für die Freifläche markiert. Bei sehr langen und geraden Strecken kann ausserorts die Form mit 100 cm breiten Streifen und 200 cm breiten Freiflächen gewählt werden.

Innerorts sollte auf Sperrflächen verzichtet werden, da diese keinen innerstädtischen Charakter vermitteln.

9.4 Markierungen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr

Es ist nicht obligatorisch, eine **Halteverbotslinie vor Fussgängerstreifen** (SSV 6.25) zu markieren. Wenn jedoch eine solche Linie umgesetzt wird, muss diese mindestens eine Länge von 10 m betragen.

Um Fussgängerstreifen für sehbehinderte Personen erkennbar zu machen, können **taktil-visuelle Markierungen** für Fussgängerstreifen verwendet werden. Diese Art Markierung ist zwingend, wenn der Fussgängerstreifen nicht die üblichen Merkmale besitzt (z.B. wenn der Winkel $\neq 90^\circ$ zum Fahrbahnrand ist).

Die minimale Breite von **Velostreifen** darf den Wert von 1.5 m innerorts resp. 1.8 m ausserorts nicht unterschreiten (gemäss Norm VSS-40252). Velostreifen müssen mindestens 20 m vor Bereichen unterbrochen werden, bei welchen aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite keine Velostreifen markiert werden können (z.B. bei Mittelinseln, Kreiselfahrten oder Fahrbahnhaltestellen).

Auf der Höhe eines **Fussgängerstreifens mit Mittelinsel** darf die Fahrstreifenbreite nicht folgende Werte aufweisen:

- zwischen 3.05 m und 3.45 m oder
- zwischen 3.70 m und 4.25 m (inklusive den angegebenen Werten).

Diese Fahrbahnbreiten sind aus Sicherheitsgründen zu vermeiden (gefährliche Überholmanöver von Radfahrenden). Ein Velostreifen kann erst markiert werden, wenn die Fahrstreifenbreite mindestens 4.3 m beträgt.

Die Montage eines Inselfosten auf der Mittelinsel ist ausreichend. Die Signale SSV 2.34 oder 2.35 sind überflüssig, ausser, wenn die Fahrtrichtung nicht genügend klar ersichtlich ist. Falls ein entsprechendes Signal 2.34 oder 2.35 installiert wird, muss dieses mindestens 1.4 m über der Fahrbahn montiert werden. Um die Einengung bei der Mittelinsel anzeigen zu können, ist die Markierung einer Sicherheitslinie ausreichend (keine Sperrfläche nötig).

Bei **Trottoirüberfahrten** dürfen keine Vortrittsregelungen markiert werden (gemäss Norm VSS-40242).

Längsstreifen für Fussgänger sind ausserorts verboten und sollten innerorts nur einen provisorischen Charakter aufweisen, resp. gemäss [34].

9.5 Tempo-30-Zone

In einer **Tempo-30-Zone** muss kein Rechtsvortritt markiert werden, wenn die Fahrbahnbreite kleiner als 4.5 m beträgt (gemäss VSS-Norm SN 640 851).

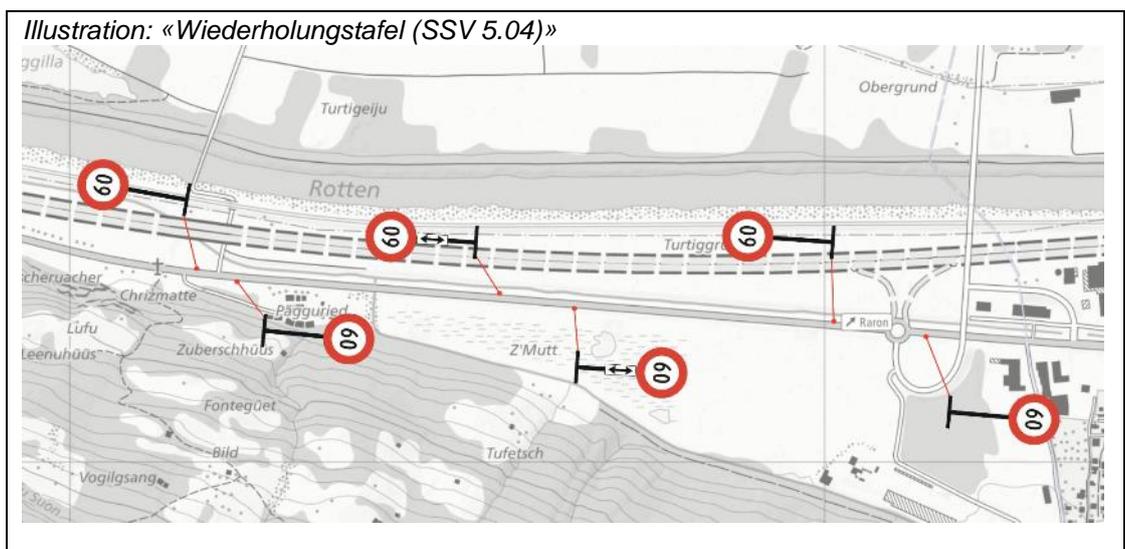
9.6 Bushaltestelle

Die **Zickzacklinie** (SSV 6.21) ist bei Fahrbahnhaltestellen nicht zwingend umzusetzen.

9.7 Wiederholung von Signalen

Die **Signalisation der Höchstgeschwindigkeit** (ausser im Falle von Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und generell 50 km/h) muss nach jedem Knoten wiederholt werden, der mehr als drei Wohnhäuser (oder ähnliches) erschliesst, gemäss SSV Art. 16.

Die **Wiederholungstafel** (SSV 5.04) wird nur verwendet, wenn ein Signal effektiv wiederholt wird. Nach einem Knoten muss geklärt werden, ob es sich um eine Repetition für alle Verkehrsteilnehmenden handelt oder nicht.



10. CHECKLISTE FÜR FUSSGÄNGERSTREIFEN

Im Falle einer Planung oder Anpassung einer Fussgängerquerung muss die folgende Checkliste ausgefüllt werden, die als zusammenfassendes Sicherheitsaudit gilt. Diese Checkliste ist nicht abschliessend und muss je nach Situation durch den Gesuchsteller komplettiert werden.

Dieses Vorgehen dient der Qualitätssicherung des Projekts und erlaubt eine schnelle und effiziente Behandlung durch die Entscheidungssträger.

Fussgängerstreifen (VSS-40241 und VSS-40070 ff.)	Anforderungen	Durch den Gesuchsteller auszufüllen (mit Begründung falls Abweichung)
Basisdaten	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl Zufussgehende oder spezifische Begründung - Standort der Fussgängerquerung (an Wunschlinie angepasst oder Abweichung weniger als 10 m). - Verkehrsmenge DTV $\geq 3'000$ Fz. / Tag im Querschnitt - Signalisierte Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h (Basis: V_{85}). 	
Zu erfüllende Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> - Sichtweiten - Mittelinsel, gemäss VSS-40241 et Erreur ! Source du renvoi introuvable.. - Annäherungsbereiche - Signalisation 4.11 beidseitig sichtbar. - Randsteine gemäss BehiG, die DFM empfiehlt den vertikalen Randstein von 30 mm anstelle des auf einer Breite von 13-16 cm abgeschrägten Randsteins von 40 mm - Quergefälle gemäss BehiG (max 6%). - Beleuchtung, gemäss Richtlinie 202 der SLG [35]. - Aufmerksamkeitsfeld gemäss SN 640 852, zwingend, wenn die Fussgängerquerung nicht die üblichen Merkmale aufweist, vergl. Erreur ! Source du renvoi introuvable.. - Trottoirbreite gemäss VSS-40070 	

Tabelle 1: Checkliste für die Anforderungen an Fussgängerstreifen

Die Checkliste für Trottoirüberfahrten befindet sich direkt in der Norm VSS-40242.


Vincent Pellissier
 Dienstchef

ANHANG: Bibliographie und Beispielpläne

11. BIBLIOGRAPHIE

Das vorliegende Dokument bezieht sich auf verschiedene Gesetzes- und Fachgrundlagen, welche die Signalisation und Markierung betreffen. Die wichtigsten Gesetze und Normen sind die folgenden:

Gesetzliche Grundlagen

- [1] Strassenverkehrsgesetz (SVG), Stand vom 1. Januar 2019
- [2] Verkehrsregelnverordnung (VRV), Stand vom 1. Februar 2019
- [3] Signalisationsverordnung (SSV), Stand vom 15. Januar 2017
- [4] Verordnung des UVEK über die auf die Signalisation von Strassen, Fuss- und Wanderwegen anwendbaren Normen, Stand vom 1. August 2007
- [5] Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3)

VSS-Normen

- [6] VSS-40033 Projektdarstellung; Grundlagen und Anforderungen
- [7] VSS-40070 Fussgängerverkehr; Grundnorm
- [8] VSS-40241 Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen
- [9] VSS-40242 Querungen für den Langsamverkehr; Trottoirüberfahrten
- [10] VSS-40252 Knoten; Führung des Veloverkehrs
- [11] VSS-40273a Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene
- [12] SN 640 560 Passive Sicherheit im Strassenraum; Grundnorm
- [13] VSS-40561 Passive Sicherheit im Strassenraum; Fahrzeug-Rückhaltesysteme
- [14] SN 640 814b Strassensignale; Anzeige der Fahrstreifen
- [15] VSS-40815f Strassensignale; Vorschriften
- [16] SN 640 817d Signalisation der Haupt- und Nebenstrassen; Wegweiser, Darstellung
- [17] SN 640 822 Leiteinrichtungen
- [18] SN 640 823 Signale; Entfernungstafeln
- [19] SN 640 827c Strassensignale; Touristische Signalisation an Haupt- und Nebenstrassen
- [20] SN 640 828 Strassensignale; Hotelwegweiser
- [21] SN 640 829a Strassensignale; Signalisation Langsamverkehr
- [22] SN 640 830c Strassensignale; Schrift
- [23] SN 640 836 Gestaltung der Signalgeber
- [24] VSS-40836-1 Lichtsignalanlagen; Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte
- [25] SN 640 846 Signale; Anordnung an Haupt- und Nebenstrassen
- [26] SN 640 847 Signale; Anordnung an Kreisverkehrsplätzen
- [27] SN 640 850a Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche
- [28] SN 640 851 Besondere Markierungen; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen
- [29] SN 640 852 Markierungen; Taktil-visuelle Markierungen für blinde und sehbehinderte Fussgänger
- [30] SN 640 853 Markierungen; Unterflurleuchten
- [31] SN 640 862 Markierungen; Anwendungsbeispiele für Haupt- und Nebenstrassen
- [32] VSS-40871a Strassensignale; Anwendung von retroreflektierenden Folien und Beleuchtung
- [33] VSS-40877 Markierungen; Lichttechnische Anforderungen, Griffigkeit

Andere

- [34] Längsstreifen für Fussgänger (MS.002-2017), bfu Beratungsstelle für Unfallverhütung
- [35] SLG 202, Schweizer Licht Gesellschaft SLG, Richtlinie Öffentliche Beleuchtung: Strassenbeleuchtung