

Tiefbauamt  
des Kantons Bern

Bau-, Verkehrs-  
und Energiedirektion

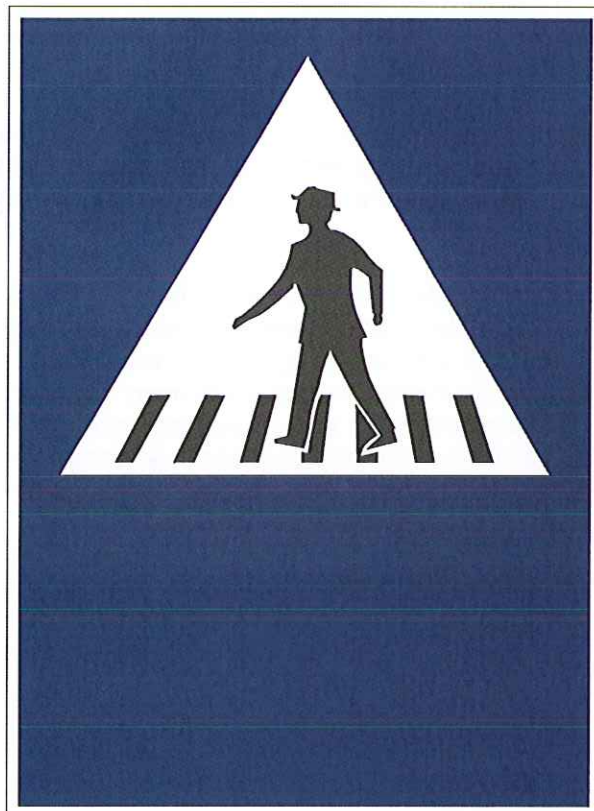
Office des ponts et  
chaussées  
du canton de Berne

Direction des travaux  
publics, des transports  
et de l'énergie

Bereich Spezialaufgaben  
Verkehrstechnik

**Arbeitshilfe**

# Fussgängerstreifen



## Grundsätze

Nach Einführung der neuen Vortrittsregelung bei Fussgängerstreifen im Jahre 1994 hat die Zahl der Unfälle auf Fussgängerstreifen leider zugenommen. In Fachkreisen wird argumentiert, dass nebst den vielfach fehlenden sicherheitstechnischen Voraussetzungen die hohe Anzahl von Fussgängerstreifen verantwortlich für die ungenügende Beachtung des Vortrittsrechtes und die hohe Unfallzahl ist. Wenig begangene Fussgängerstreifen führen zu negativen Routinen, weil Fahrzeugführer auf Fussgängerstreifen aus Gewohnheit nicht mit Fussgängern rechnen. Eine geringere Anzahl von Fussgängerstreifen – am richtigen Ort platziert – hat zur Folge, dass der einzelne Fussgängerstreifen wieder besser beachtet wird. Aus diesem Grund und zur Unterstützung von „Vision Zero“ werden Fussgängerstreifen nur noch markiert, wenn auch tatsächlich eine Erhöhung der Sicherheit erreicht wird. Dies ist nur der Fall, wenn folgende sicherheitstechnischen Kriterien erfüllt sind:

- Fussgängerstreifen müssen Bestandteile des Fusswegnetzes sein. Fussgängerstreifen sind nur anzuordnen, wenn besondere Schutzbedürfnisse für Fussgänger (kleine Kinder, alte Leute, Behinderte) bestehen und diese mit Fussgängerstreifen erfüllt werden können. Die Anordnung einer Mittelinsel als Querungshilfe ist generell anzustreben. Führt der Fussgängerstreifen über zwei Fahrstreifen in derselben Richtung, ist dazwischen eine Mittelinsel anzuordnen. Auf Strassen, wo die signalisierte Geschwindigkeit über 50 km/h liegt, sind ergänzende oder andere Massnahmen zum Schutze der Fussgänger vorzusehen ( $v = 60$  km/h; Mittelinsel, die Sichtweite ist über das geforderte Mindestmass hinaus uneingeschränkt). Ausserorts werden nur in Ausnahmefällen Fussgängerstreifen angeordnet.
- Gesicherte Warteräume beidseits der Strasse; auf beiden Strassenseiten müssen bis an den Fahrbahnrand heranreichende Warteräume für die Fussgänger vorhanden sein. Die Warteräume müssen eine Tiefe von  $\approx 1.20$  m aufweisen. Isolierte Warteräume sind zu vermeiden. Die Fussgänger wären damit gezwungen, ihren Weg auf der Strasse fortzusetzen. Deshalb sollen Fussgängerbereiche an die Warteräume angrenzen (Trottoir, Gehweg). Das Befahren von Warteräumen durch Fahrzeuge ist baulich zu verunmöglichen.
- Eine Sichtweite von 100 m innerorts ist generell anzustreben; die minimale Sichtweite muss 50 – 70 m (geschwindigkeitsabhängig) betragen. Fussgängerstreifen und Warteräume müssen sowohl für den Fahrzeuglenker als auch für den Fussgänger bei Tag und Nacht in ganzer Länge jederzeit erkenn- und überschaubar sein.
- Beleuchtung: beträgt die mittlere Leuchtdichte  $= 2$  cd/m<sup>2</sup>, so ist in erster Linie die öffentliche Strassenbeleuchtung zu verstärken. Ist mit dieser Massnahme keine Verbesserung möglich, so muss der Fussgängerstreifen zusätzlich beleuchtet werden. Fussgänger müssen derart beleuchtet sein, dass sie vor dunklem Hintergrund als Positivkontrast erscheinen. Dies wird durch Platzierung der Leuchten in einer halben Lichtpunkthöhe vor dem Fussgängerstreifen in jeder Fahrrichtung erreicht. In einem Ort sind auf demselben Strassenzug alle Fussgängerstreifen gleich zu behandeln, um zu verhindern, dass „wichtige“ und „unwichtige“ Fussgängerstreifen entstehen.
- Bei Frequenzen von weniger als 50 Fussgängern in der Stunde ist festzustellen, ob der Übergang gleichmässig oder nur kurzfristig begangen wird. Wird der Übergang während den drei bis fünf meistbelasteten Stunden des Tages von insgesamt mehr als 100 Fussgängern benutzt, gilt er als gleichmässig frequentiert.
- Ist ein Fussgängerstreifen direkt bei einer Bushaltestelle vorgesehen, so muss zwingend eine Mittelinsel erstellt werden. Andernfalls muss der Fussgängerstreifen soweit von der Bushaltestelle entfernt sein, dass die Sichtweite genügend ist.






- Die jeweiligen Distanzen (Minimalwerte) bei Fussgängerstreifen vor und nach Bushaltestellen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

V max. (km/h)	Knotensichtweite A (m)	Distanz Haltestelle – Fussgängerstreifen (m)
30	20	15
40	35	20
50	50	30
60	70	40

- Kreuzt der Fussgängerübergang eine Strassenbahn mit eigenem Trassee, so sind vor der Kreuzungsstelle Inseln anzuordnen. Über die Kreuzungsstelle selber ist kein Fussgängerstreifen zu markieren, da die Strassenbahn auch bei Fussgängerstreifen vortrittsberechtigt bleibt.
- Bei niedrigem Verkehrsaufkommen beansprucht der Fussgänger den Streifen nicht bzw. überquert neben diesem die Strasse, auch wenn nur geringe Umwege notwendig sind (> 10 m). Fehlen die Voraussetzungen für das Anbringen eines Fussgängerstreifens, ist der Sicherheit der Fussgänger mehr gedient, wenn sie in Kenntnis ihres fehlenden Vortrittsrechts die Fahrbahn mit der notwendigen Vorsicht überqueren. Allenfalls kann eine bauliche Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen die Sicherheit für Fussgänger erhöhen. In diesem Fall ist jedoch auch der Sicherheit für Fahrzeugführer Aufmerksamkeit zu schenken.

## Signalisation

Das Signal (  4.11) „Standort eines Fussgängerstreifens“ sollte grundsätzlich immer angeordnet werden. Bei der Anordnung ist darauf zu achten, dass das Signal auf freier Strecke aus 100 m sichtbar ist. Das Signal wird möglichst im minimal zulässigen Abstand von 50 cm vom Fahrbahnrand aufgestellt. Der Fussgängerstreifen wird beidseits der Fahrbahn doppelseitig signalisiert, ausgenommen bei Mittelinseln. Das Signal (  4.11) ist ein Hinweissignal ohne rechtliche Bedeutung bezüglich Vortrittsverhältnisse und darf deshalb erst aufgestellt werden, wenn der Streifen markiert ist. Bei kurzzeitigem Fehlen des Fussgängerstreifens sind die Signale zu entfernen oder abzudecken. Wo das Signal (  1.22) gemäss Art. 11, Abs. 1 SSV aufgestellt werden müsste, sind die Voraussetzungen für einen Fussgängerstreifen in der Regel nicht erfüllt. Dieses Signal ist nur anzuordnen bei Fussgängerstreifen im Ausserortsgebiet oder in speziellen Ausnahmefällen innerorts.

## Markierung

Im Kanton Bern beträgt die Länge der Balken der Fussgängerstreifen entgegen der SN-Norm in der Regel 3 m und nur in Ausnahmefällen 4 m (starker Fussgängerverkehr). Es wird nur in Ausnahmefällen eine Halteverbotslinie vor dem Fussgängerstreifen markiert. Nach dem Fussgängerstreifen wird keine Halteverbotslinie markiert.

Das TBA empfiehlt dringend, die Fussgängerstreifen in strukturierter Zweikomponenten-Kaltplastik zu markieren. Diese Markierungsart gewährleistet Langlebigkeit, hohe Rutschfestigkeit und gute Sichtbarkeit selbst bei nasser Fahrbahn in der Nacht.

## Vorgehen / Ablauf

- Gesuchen von Gemeinden für Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen muss die ausgefüllte Checkliste beiliegen, welche der SN-Norm 640 241 entnommen werden kann.
- Bei Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen erfolgt gegebenenfalls eine Standortüberprüfung im Beisein von Gemeinde, Kantonspolizei, Strasseninspektorat, bfu und TBA vor Ort.

- Vor der Festlegung und Anlage von Fussgängerstreifen an Gemeindestrassen kann der für die betreffende Gemeinde zuständige Projektleiter Verkehrstechnik des TBA's und allenfalls die bfu für eine Beratung beigezogen werden.
- Gesuch für Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen an das TBA (wird vom TBA schriftlich genehmigt oder abgelehnt).
- Bauliche Massnahmen realisieren (TBA / Gemeinde).
- Die Markierung und Signalisierung von Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen werden durch das TBA auf Kantonskosten ausgeführt. Sollen in Ausnahmefällen ausgeleuchtete Signale bei neu anzulegenden Fussgängerstreifen an Kantonsstrassen aufgestellt werden, so übernimmt das TBA auf schriftliches Gesuch hin die Kosten für normales retroreflektierendes Material. Die Restkosten und die Installation gehen zu Lasten der Gemeinde.
- Sämtliche Kosten für Fussgängerstreifen an Gemeindestrassen gehen zu Lasten der betroffenen Gemeinde.

**Anmerkung:** Mit „TBA“ ist immer der zuständige Oberingenieurkreis gemeint.

**Kontaktadressen:**

Oberingenieurkreis I  
 Schlossberg 20  
 Postfach  
 3601 Thun  
 Tel. 033 / 225 10 60

Oberingenieurkreis II  
 Schermenweg 11  
 Postfach  
 3001 Bern  
 Tel. 031 / 634 23 40

Oberingenieurkreis III  
 Kontrollstrasse 20  
 Postfach 941  
 2501 Biel  
 Tel. 031 / 635 96 00

Oberingenieurkreis IV  
 Bucherstrasse 1  
 Postfach  
 3401 Burgdorf  
 Tel. 034 / 420 82 82

