



Kanton Zürich
Baudirektion
Sicherheitsdirektion
Volkswirtschaftsdirektion

Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatsstrassen

1.1 vom 15. Mai 2018

601.07.01



Ergänzungen zur VSS SN 640 241

Fussgängerstreifen

Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr

Lesbarkeit

Fussgängerquerungen mit Fussgängerstreifen werden in diesem Dokument abgekürzt als „Fussgängerstreifen“ (FGS) bezeichnet.

Für punktuelle Fussgängerquerungen ohne Fussgängerstreifen und mit einer Mittellinie wird abgekürzt der Begriff „Fussgängerquerungen“ (FGQ) verwendet.

Gültigkeit

Diese Richtlinie tritt per 01.06.2018 in Kraft. Sie ersetzt das Dokument «Sichere Fussgängerstreifen auf den Staatsstrassen, Grundsätze für die Projektierung» vom Mai 2014.

Abkürzungsverzeichnis

BSA	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
ED	Erkennungsdistanz
FGQ	Fussgängerquerung (Fussgängerquerung ohne Fussgängerstreifen)
FGS	Fussgängerstreifen (Fussgängerquerung mit Fussgängerstreifen)
Fz	Fahrzeug
km/h	Kilometer pro Stunde
LOGO	kantonale Strassendatenbank
SLG	Schweizer Licht Gesellschaft
SN	Schweizer Norm
SSV	Signalisationsverordnung vom 05.09.1979
SW	Sichtweite
TBA	Tiefbauamt Kanton Zürich
V ₈₅	Geschwindigkeit, welche von 85% der Messwerte nicht überschritten wird
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- & Verkehrsfachleute

Versionenkontrolle

Version	Datum	Autor	Bemerkungen	geprüft
1.0	13.12.2017	Sk	Freigabe durch ACV	
1.1	15.05.2018	Sk	Redaktionelle Anpassungen	sm

Inhalt

1. Allgemeines	4
1.1. Zweck und Geltungsbereich	4
1.2. Grundsätze	4
1.3. Verkehrstechnischer Bericht	5
2. Ergänzungen	5
2.1. Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs	5
2.2. Notwendige Sichtweite (SW)	5
2.3. Erkennungsdistanz (ED)	5
2.4. Spezialfälle bei SW oder ED	6
2.5. Beleuchtung	7
2.6. Markierung	7
2.7. Signalisierung	7
2.8. Beurteilung von FGS und FGQ	7
3. Genehmigung	8

Als Basis für die Projektierung und Ausführung von FGS gilt die SN 640 241, gültig ab dem 31.01.2016. Die im vorliegenden Dokument aufgeführten Ergänzungen gehen der SN 640 241 als Richtlinie vor. Somit bilden die vorliegenden Ergänzungen zusammen mit der SN 640 241 die Richtlinie über neue punktuelle Querungsstellen an Staatsstrassen.

1. Allgemeines

Das vorliegende Dokument wurde als Ergänzung sowie Präzisierung zur Schweizer Norm SN 640 241 durch eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Bau-, Sicherheits- und Volkswirtschaftsdirektion erarbeitet. Es soll projektierenden Ingenieurbüros sowie kommunalen und kantonalen Behörden bei der Projektierung und Ausführung von FGS an Staatsstrassen dienen.

Da momentan keine Schweizer Norm für die Projektierung und Ausführung von FGQ existiert, soll dieses Dokument auch als Grundlage für diese vortrittsbelasteten, punktuellen Fussgängerquerungen dienen.

1.1. Zweck und Geltungsbereich

Neben der in der Norm festgelegten Anforderungen, legt dieses Dokument zusammen mit der SN 640 241 die Projektierungselemente und die Ausführungsvorgaben für die Anordnung von FGS und FGQ auf dem Netz der Staatsstrassen im Kanton Zürich fest, exklusive der beiden Städte Zürich und Winterthur.

Es werden folgende Fussgängerstreifentypen unterschieden:

- FGS mit Mittelinsel
- FGS ohne Mittelinsel

In dieser Weisung wird folgender Fussgängerquerungstyp beschrieben:

- FGQ mit Mittelinsel

1.2. Grundsätze

Die Abklärung, ob ein FGS an der gewünschten Stelle realisierbar ist oder nicht, ist nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

1.3. Verkehrstechnischer Bericht

Wenn ein verkehrstechnischer Bericht nach Ziffer 10 der SN 640 241 erforderlich ist, sind neben der Sicherheitsanalyse der Situation, dem Massnahmenplan und der Gesamtbeurteilung, auch die Ziele, allfällige Sicherheitsdefizite der Anlage und deren Auswirkungen aufzuzeigen. Es sind die genauen Fussverkehrs- und Fahrzeugmengen mindestens während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden mit dem höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages sowie Geschwindigkeitsmessungen zur Bestimmung des V_{85} -Wertes zu erheben.

2. Ergänzungen

2.1. Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs

FGQ können auch im Ausserortsbereich mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h angeordnet werden. Dabei sind vor allem die minimalen Sichtweiten zu beachten.

2.2. Notwendige Sichtweite (SW)

Für die FGQ gelten dieselben Sichtweiten wie für die FGS. Bei FGQ im Bereich einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ist eine Sichtweite von mind. 135 m einzuhalten. Abweichungen von den minimal geforderten Sichtweiten sind mit einem verkehrstechnischen Bericht (siehe Kap. 1.3) zu begründen.

Das Sichtfeld ist für FGS und FGQ auf einer Höhe von 0,60 m bis 2,50 m (z.B. Parkfelder und -buchten, Bushaltestellen, Reklametafeln) bzw. bei Bepflanzungen bis 3,00 m von Sichthindernissen freizuhalten. Dabei sind auch Kuppen im Bereich der Fahrbahn zu berücksichtigen. Wenn unvermeidlich, sind einzelne Signalstände oder Beleuchtungskandelaber bis zu einem Durchmesser von maximal 0,15 m zulässig.

2.3. Erkennungsdistanz (ED)

Wenn immer möglich, sollte die ideale ED, also die doppelte Anhaltstrecke bzw. Sichtweite, eingehalten werden können. Ist dies nicht der Fall, müssen die kleineren Distanzen begründet werden. Sie dürfen aber die minimale ED (einfache Sichtweite) nicht unterschreiten.

Bei den FGQ werden keine ED bestimmt.

2.4. Spezialfälle bei SW oder ED

Bei nachfolgenden Spezialfällen können die SD bzw. die ED ausnahmsweise kleiner sein als das vorgegebene Minimum gemäss Tabelle 1 der Norm SN 640 241:

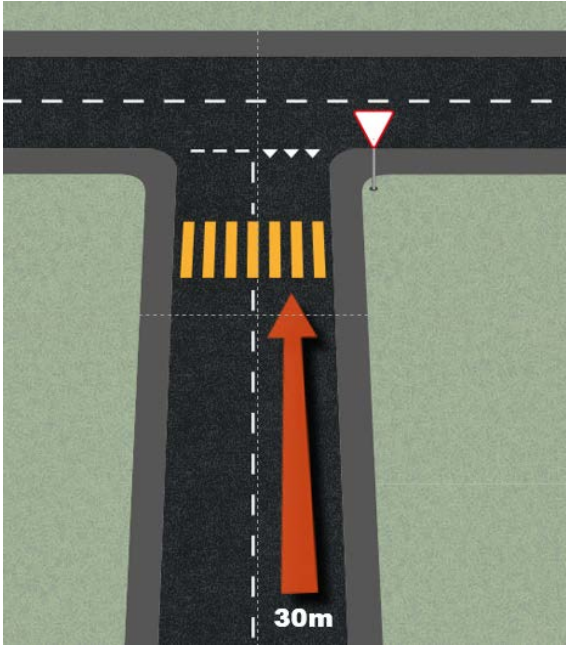
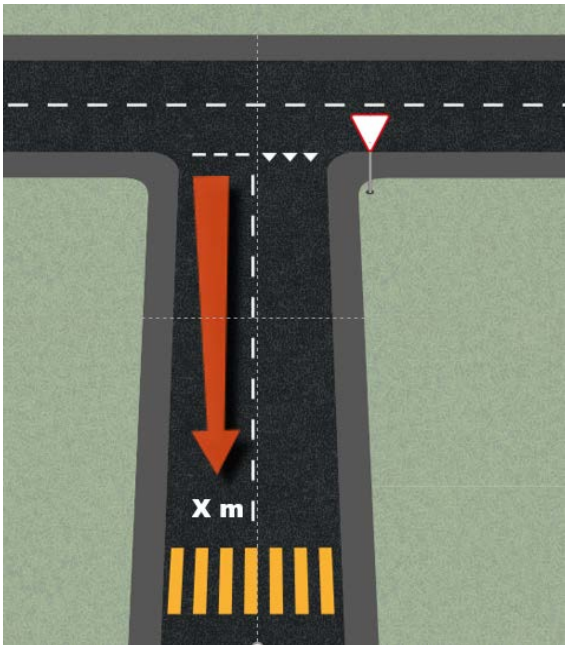
<p>Spezialfall 1:</p> <p>FGS und FGQ vor vortrittsbelasteten Einmündungen (kein Vortritt und STOP) sowie Kreiseln.</p> <p>SW_{min.}, bzw. ED_{min.} für die Zufahrt: 30 m bei signalisierter Höchstgeschwindigkeit > 30 km/h</p> <p>SW_{min.}, bzw. ED_{min.} für die Zufahrt: 25 m bei signalisierter Höchstgeschwindigkeit ≤ 30 km/h</p>	 <p>Das Diagramm zeigt eine Einmündung von einer zweiflächigen Straße in eine einseitig befahrene Straße. Ein Vortritt (gelbe gestrichelte Markierung) befindet sich vor der Einmündung. Ein roter Pfeil zeigt den Abstand von 30m zwischen dem Vortritt und der Einmündung an. Ein Dreiecksschild ist an der Einmündung positioniert.</p>
<p>Spezialfall 2:</p> <p>FGS und FGQ unmittelbar nach einem Kreiseln oder vortrittsbelasteten Knoten.</p> <p>Abstand $X < SW$ Abstand $X < \text{min. ED}$</p>	 <p>Das Diagramm zeigt eine Einmündung von einer zweiflächigen Straße in eine einseitig befahrene Straße. Ein Kreiseln (gelbe gestrichelte Markierung) befindet sich unmittelbar nach der Einmündung. Ein roter Pfeil zeigt den Abstand von X m zwischen der Einmündung und dem Kreiseln an. Ein Dreiecksschild ist an der Einmündung positioniert.</p>

Abbildung 1: Spezialfälle mit möglicher Reduktion der SW bzw. ED

2.5. Beleuchtung

Jeder FGS und jede FGQ verfügt an beleuchteten Strassen¹ über eine ausreichende Strassenbeleuchtung gemäss SLG-Richtlinie. Die Sektion BSA des TBA ist zu involvieren.

2.6. Markierung

Auf jeder Seite des FGS ist je eine Halteverbotslinie zu markieren, ausgenommen in Knoten oder bei Radstreifen. Die Länge beträgt möglichst 15 m (mind. 10 m) und ist abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit sowie der horizontalen Linienführung der Strasse. Weitere Ausnahmen gemäss Art. 77 Abs. 2 SSV sind zu beachten.

2.7. Signalisierung

In der Regel ist ein FGS in jeder Fahrtrichtung mit Signalen SSV 4.11 „Standort eines Fussgängerstreifens« zu kennzeichnen. Die Signale stehen rechts und links oder auf der Mittelinsel.

2.8. Beurteilung von FGS und FGQ

Um die Sicherheit von neuen FGS und neuen FGQ einheitlich und effizient beurteilen zu können, wurden entsprechende Beurteilungsschemas entwickelt:

«Beurteilung der Fussgängerstreifen und Fussgängerquerungen auf Staatsstrassen im LOGO»,
TBA Leitsystem 601.07.06 (13.12.2017)

«Beurteilungsschema Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen»,
TBA Leitsystem 601.07.04 (13.12.2017)

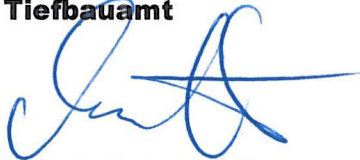
«Beurteilungsschema Fussgängerquerung auf Staatsstrassen»,
TBA Leitsystem 601.07.05 (13.12.2017)

¹ Gemäss Beleuchtungsreglement des Kantons Zürich

3. Genehmigung

Anlässlich der 75. Amtschefkonferenz Verkehr am 13. Dezember 2017 freigegeben.

**Baudirektion
Tiefbauamt**



Felix Muff, Amtschef

**Sicherheitsdirektion
Kantonspolizei / Verkehrspolizei**



Frank Schwammberger, Chef Verkehrspolizei

**Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr**



Markus Traber, Amtschef