

Infrastruktur Busverkehr

Dattenberg, Kriens

Markus Geiser
Bern, 2021

Vorgezogenes Road Safety Audit
122462



Inhalt

Inhalt	2
I. Einleitung	3
1. Ausgangslage	3
2. Grundlagen	3
3. Abgrenzung	4
4. Unfallgeschehen	4
5. Vorgehen, Methode	4
6. Situation	5
7. Verkehrsaufkommen	5
II. Beurteilung und Empfehlung	6
1. Ist-Zustand	6
1.1 Schikane für den Fussverkehr	6
1.2 Seitliche Zugänge	6
1.3 Grundstückszufahrten	7
2. Projekt	9
2.1 Variante 1 «getrennt»	10
2.2 Variante 2 «gemischt»	10
2.3 Variante 3 «50/50»	11
2.4 Fazit	12
III. Schlussbemerkungen	14
1. Sicherheitsdefizite	14
2. Versenkbarer Poller	14
3. Spielen auf der Fahrbahn	14
Impressum	15

I. Einleitung

1. Ausgangslage

In Kriens stehen Infrastrukturmassnahmen für den Busverkehr an (Agglo Mobil 4). Diese sollen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2021 in Betrieb genommen werden. Hauptmassnahme ist eine neue Busverbindung zwischen den Haltestellen Dattenberg (Linien 10 und 11 – Stadt Luzern) und Dattenberggrain (Linie 15 – Stadt Kriens). Somit würde auf Sonnenbergseite eine direkte Busverbindung zwischen der Stadt Luzern und der Stadt Kriens entstehen, und die Wendemanöver bei den vorgenannten Bushaltestellen würden entfallen. Diverse Bushaltestellen müssten angepasst resp. neu geschaffen werden.

Um diese geplante Infrastrukturmassnahme auf ihre Verkehrssicherheit zu überprüfen, hat die Stadt Kriens die BFU angefragt, ein vereinfachtes Road Safety Audit (RSA) durchführen.

2. Grundlagen

- Anfrage vom 01.06.2021
- Besichtigung vom 14.07.2021 durch:
 - Anwohner Sonnenbergstrasse 69
 - Vertreter IG Spielplatz Sonnenbergstrasse
 - David Lehmann, Stadt Kriens
 - Markus Geiser, Verkehrstechnik BFU
- Bericht, Vorprojekte Agglo Mobil 4, Peyer Projekte GmbH, Luzern vom 18.11.2020
- Präsentation Umsetzung, Vorprojekte Agglo Mobil 4, Stadt Kriens
- Fotodokumentation der BFU anlässlich der Besichtigung vom 14.07.2021
- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958, SR 741.01
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dezember 2002. SR 151.3
- Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979, SR 741.21
- Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962, SR 741.11
- aus dem Normenwerk des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Zürich:
 - SN 640 060; 1994. *Leichter Zweiradverkehr; Grundnorm*
 - SN 640 070; 2009. *Fussgängerverkehr; Grundnorm*
 - SN 640 075; 2014. *Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum, inkl. normativer Anhang*
 - VSS 40 090; 2019. *Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten*
 - VSS 40 105; 2019. *Verbreiterung der Fahrbahn in Kurven*
 - VSS 40 200; 2019. *Geometrisches Normalprofil; allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente*
 - VSS 40 201; 2019. *Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer*
 - VSS 40 202; 2019. *Geometrisches Normalprofil; Erarbeitung*
 - VSS 40 238; 2008. *Fussgänger- und leichter Zweiradverkehr; Rampen, Treppen und Trep-
penwege*
 - VSS 40 271; 2019. *Kontrolle der Befahrbarkeit*
 - SN 40 273; 2019. *Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene*
 - SN 641 722; 2016. *Strassenverkehrssicherheit; Audit*
- Kartendienst map.geo.admin.ch
- VUGIS¹ Unfallstatistik vom 01.01.2016 bis 31.12.2020 des ASTRA

¹ GIS-basiertes Auswertungstool der Fachapplikation Verkehrsunfälle des ASTRA

- Fachdokumentationen Verkehrstechnik der BFU:
 - *Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten*. BM.021-2016
 - *Schikane für den Fahrradverkehr*. BM.007-2016
 - *Schikane für den Fussverkehr*. BM.008-2016
 - *Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir*. MS.007-2021 (in Erarbeitung)

3. Abgrenzung

Die BFU beurteilt in ihrer Stellungnahme die Verkehrssicherheit des neu geplanten Busangebots im Bereich Sonnenbergstrasse/Dattenberggrain (Abbildung 1). Zu anderen Örtlichkeiten nimmt die BFU im Rahmen dieses Berichts keine Stellung.

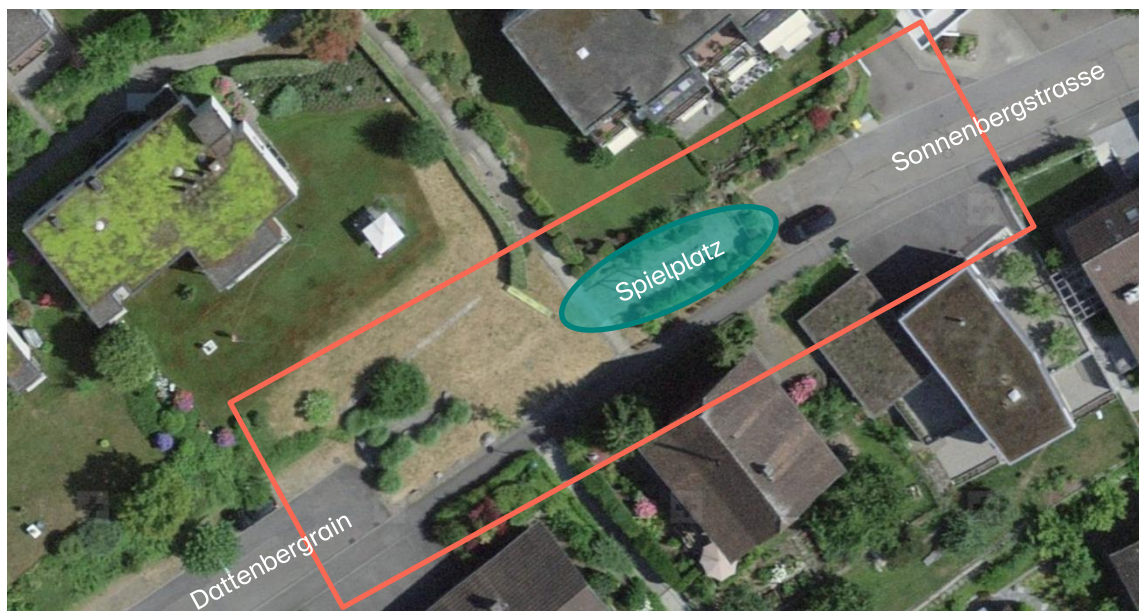


Abbildung 1: Projektperimeter

4. Unfallgeschehen

Die Unfallstatistik wurde mit VUGIS über den Zeitraum vom 01.01.2016 bis 31.12.2020, also fünf Jahre betrachtet. In diesem Zeitraum haben sich keine polizeilich registrierten Unfälle ereignet.

Auf das Unfallgeschehen wird im weiteren Verlauf des Berichts nicht mehr eingegangen.

5. Vorgehen, Methode

Die Methode für das Sicherheitsaudit basiert auf der SN 641 722. Für die Beurteilung werden zwei Analysen durchgeführt. Die BFU ergänzt in diesem Bericht das RSA gemäss SN 641 722 mit ihren Empfehlungen. Es werden mögliche Massnahmen empfohlen, welche die Sicherheitsdefizite beheben können.

Die BFU führt aufgrund der fehlenden Angaben zur Geometrie bei diesem vorgezogenen RSA auf den Vergleich Projekt – Norm und den Vergleich Ist-Zustand – Projekt nur ansatzweise durch.

Beim Vergleich Projekt – Norm würden die überprüften Beurteilungskriterien mit grosser Sicherheitsrelevanz im Bericht beschrieben. Bei einem Vergleich Ist-Zustand – Projekt macht die BFU nur qualitative Hinweise.

6. Situation

Zwischen der Sonnenbergstrasse und dem Dattenbergrain befindet sich ein Spielplatz. Ein 2 m breiter, ca. 40 m langer Gehweg verbindet die Sonnenbergstrasse mit dem Dattenbergrain. Die Längsneigung in diesem Bereich beträgt ca. 5 %. Die Sonnenbergstrasse und der Dattenbergrain sind Tempo-30-Zonen. Im heutigen Zustand wird das Ende der Sackgasse auf der östlichen Seite der Sonnenbergstrasse z. B. zum Fussball spielen benützt. Auf der östlichen Seite der Sonnenbergstrasse werden zudem Fahrzeuge auf der Fahrbahn abgestellt. Auf dem Abschnitt sind mehrere unübersichtliche, seitliche Zugänge. Auf dem 2 m breiten Durchgang wurde eine Schikane für den Veloverkehr erstellt. Auf der nord-westlichen Seite liegen grössere Steine neben dem Gehweg. Der Spielplatz ist durch eine Blocksteinmauer und Böschung gesichert. Auf der Böschung wurde zum zusätzlichen Rückhalt eine Bepflanzung angebracht.

7. Verkehrsaufkommen

Im heutigen Zustand verkehren zwischen dem Dattenbergrain und der Sonnenbergstrasse nur Fuss- und Veloverkehr. Die Aufhebung der Durchgangssperre würde an Werktagen rund 70 Durchfahrten des öffentlichen Verkehrs in beide Richtungen verursachen. In der Hauptverkehrszeit an Werktagen am Morgen und Abend sind es 4 Kurse pro Richtung und Stunde (total 8 Kurse pro Stunde beide Richtungen). Zu allen übrigen Tageszeiten und Wochentagen verkehren 2 Kurse pro Richtung und Stunde (total 4 Kurse pro Stunde beide Richtungen). Bezüglich des Veloverkehrs liegen der BFU keine Messungen vor.

II. Beurteilung und Empfehlung

1. Ist-Zustand

1.1 Schikane für den Fussverkehr

Die Schikane verhindert zwar die rasche Durchfahrt mit dem Velo, ist jedoch gleichzeitig ein schlecht erkennbares Hindernis für den Fuss- und Veloverkehr und somit ein Sicherheitsdefizit (Abbildung 2). An der Besichtigung wurde festgestellt, dass diese Verbindung auch verbotenerweise von Velofahrerinnen über 12 Jahre benützt wird. Anwohner beschreiben, dass in der letzten Zeit die Durchfahrt mit Velos zugenommen hat.

Die Mindestabmessung für die Durchfahrt zwischen den Schikanenelementen soll gemäss Norm 1 m betragen. Hinsichtlich Benutzbarkeit und im Sinne der Hindernisfreiheit soll der Abstand in Wegrichtung 2,4 m betragen. Die Schikanenelemente sind kontrastreich zu gestalten. Die zuerst angebrachte, horizontale Traverse beim Geländer muss eine Höhe von max. 30 cm über dem Boden aufweisen. Die BFU empfiehlt zudem, die Wahrnehmbarkeit der Schikane mit retroreflektierenden Elementen zu erhöhen. Mit einer Beleuchtung soll die Schikane auch nachts für alle Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennbar sein.

Die Schikane erfüllt keines der geforderten Sicherheitskriterien gemäss VSS-Norm 40 075 oder der BFU-Grundlage «Schikane für den Fussverkehr». Als kurzfristige Massnahme soll die Schikane entfernt werden.



Abbildung 2: Schikane für den Fuss- und Veloverkehr

1.2 Seitliche Zugänge

Die Sichtweite des seitlichen Zugangs zur unteren Dattenbergstrasse ist nach links aufgrund der Bepflanzung und nach rechts aufgrund des Elektroverteilkastens eingeschränkt (Abbildung 3). Die Sichtweite des seitlichen Zugangs zum Grundstück Sonnenbergstrasse 69 ist nach links aufgrund der Bepflanzung eingeschränkt (Abbildung 4).

Die seitlichen Zugänge sollen übersichtlich sein, denn ab 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre mit dem Velo auf dem Trottoir fahren, wenn kein Veloweg oder Velostreifen vorhanden ist. Damit die Unfallgefahr reduziert werden kann, soll der Wartebereich von 1 m Tiefe ab Fahrbahnrand eingesehen werden können. Von diesem Wartebereich aus sollte bergwärts eine Sichtweite von 45 m (aufgrund des Gefälls von 5 %) und talwärts von 15 m (aufgrund der Steigung von 5 %) gewährleistet sein.

Als kurzfristige Massnahme soll die Bepflanzung bei den seitlichen Zugängen zurückgeschnitten werden. In der Regel genügt es, wenn das Sichtfeld in einem Höhenbereich zwischen 0,6 m und 3,0 m über der Fahrbahn hindernisfrei ist.



Abbildung 3: Zugang zur unteren Dattenbergstrasse



Abbildung 4: Zugang zum Grundstück Sonnenbergstrasse 69

1.3 Grundstückszufahrten

1.3.1 Grundstück Dattenberggrain 10

Die Knotensichtweite der Grundstückszufahrt Dattenberggrain 10 ist auf das Trottoir nach rechts nicht eingehalten. Die Knotensichtweite wird nach rechts aufgrund Bepflanzung eingeschränkt (Abbildung 5).

Die Knotensichtweite auf das Trottoir ist ab dem hinteren Rand der Trottoirüberfahrt sicherzustellen. Als Geh- bzw. Fahrlinie ist ein Abstand von 0,5 m ab dem hinteren Rand des Trottoirs massgebend. Die Knotensichtweite der Grundstückszufahrt auf das Trottoir soll gemäss VSS-Norm 40 273 mindestens 15 m ab einer Beobachtungsdistanz von $B = 3$ m (ab dem hinteren Rand) betragen.

Als kurzfristige Massnahme soll die Bepflanzung zurückgeschnitten werden.



Abbildung 5: Grundstückszufahrt Dattenberggrain 10

1.3.2 Grundstück Sonnenbergstrasse 69A

Die Knotensichtweiten der Grundstückszufahrt Sonnenbergstrasse 69A sind auf das Trottoir und die Fahrbahn nach rechts nicht eingehalten. Die Knotensichtweite wird nach rechts aufgrund Bepflanzung eingeschränkt (Abbildung 6).

Bei einer Trottoirüberfahrt sind die Knotensichtweiten in zwei Phasen zu gewährleisten. Die Sicht auf das Trottoir ist ab dem hinteren Rand der Trottoirüberfahrt sicherzustellen. Als Geh- bzw. Fahrlinie ist ein Abstand von 0,5 m ab dem hinteren Rand des Trottoirs massgebend. Die Knotensichtweite der Grundstückszufahrt auf das Trottoir soll gemäss VSS-Norm 40 273 mindestens 15 m ab einer Beobachtungsdistanz von $B = 3$ m (ab dem hinteren Rand) betragen.

Die Sicht auf die Fahrbahn ist ab dem vorderen Rand der Trottoirüberfahrt (Fahrbahnrand) sicherzustellen. Der Abstand von der Mitte der Fahrachse des Motorfahrzeugs zum rechten Fahrbahnrand beträgt üblicherweise 1,5 m. Die Knotensichtweite der Grundstückszufahrt auf die Fahrbahn soll gemäss VSS-Norm 40 273 mindestens 20 m ab einer Beobachtungsdistanz von $B = 3$ m (ab dem vorderen Rand) betragen.

Als kurzfristige Massnahme soll die Bepflanzung zurückgeschnitten werden.

1.3.3 Grundstück Sonnenbergstrasse 72

Die Knotensichtweiten der Grundstückszufahrt Sonnenbergstrasse 72 auf die Fahrbahn nach rechts ist nicht eingehalten. Die Knotensichtweite wird nach rechts aufgrund Bepflanzung und Container eingeschränkt (Abbildung 7).

Die Knotensichtweite bei der Grundstückszufahrt Sonnenbergstrasse 72 auf die Fahrbahn ist ab dem Fahrbahnrand sicherzustellen. Der Abstand von der Mitte der Fahrachse des Motorfahrzeugs zum rechten Fahrbahnrand beträgt üblicherweise 1,5 m. Die Knotensichtweite der Grundstückszufahrt auf die Fahrbahn soll gemäss VSS-Norm 40 273 mindestens 20 m ab einer Beobachtungsdistanz von $B = 3$ m (ab dem vorderen Rand) betragen.

Als kurzfristige Massnahme soll die Bepflanzung zurückgeschnitten werden.



Abbildung 6: Grundstückszufahrt Sonnenbergstrasse 69A



Abbildung 7: Grundstückszufahrt Sonnenbergstrasse 72

2. Projekt

Für die Beseitigung der Durchgangssperre als neue Verbindungsstrasse sind gemäss des Vorprojekts Agglo Mobil 4 drei Varianten denkbar. In sämtlichen Varianten ist geplant, die Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs mit einem Poller oder einer Schranke zu verhindern (Abbildung 8).

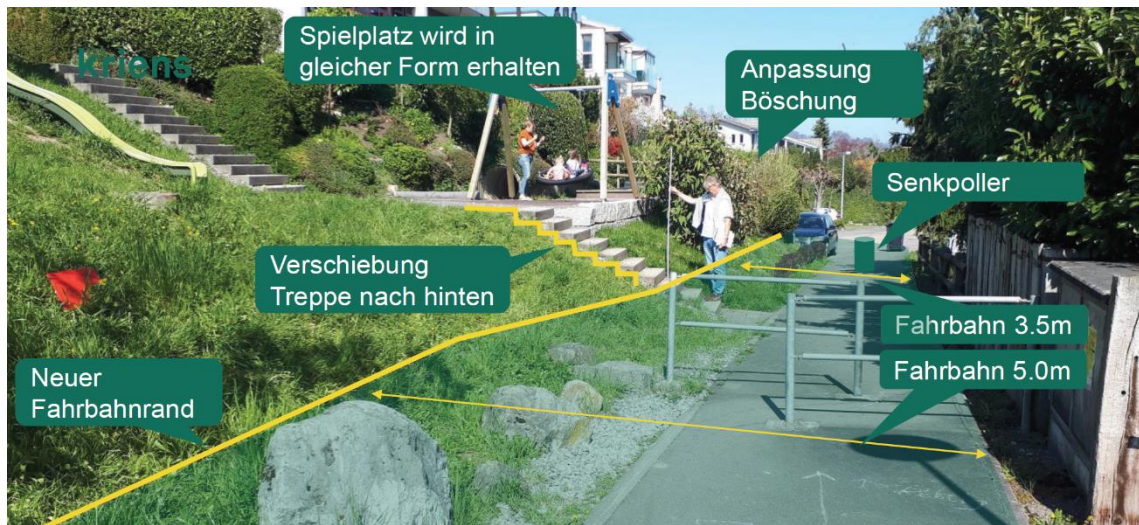


Abbildung 8: Mögliche Massnahmen, Peyer Projekte GmbH

In allen Varianten entsteht aufgrund der Böschung, Blocksteinmauer oder Stützmauer durch die Verbreiterung beim Beginn und Ende des Durchfahrtsbereichs eine unübersichtliche Ecke (Abbildung 9).



Abbildung 9: Beginn oder Ende der Durchfahrtsperre

2.1 Variante 1 «getrennt»

Bei der Variante 1 wird die Fahrbahn durchgehend mit einer Breite von 3,5 m für Bus und Rettungsfahrzeuge und talseitigem 1,5 m breiten Gehweg geplant. Dies ergibt eine Gesamtbreite von 5 m auf der gesamten Länge (Abbildung 10).

Bei der Verbreiterung des bestehenden Gehwegs entsteht aufgrund der Höhenunterschiede zwischen Spielplatz und der Fahrbahn ein ca. 1,5 m hoher Absatz. Durch die Verbreiterung wird die nördliche Treppe zurückversetzt, und es entsteht aufgrund der Stützmauer eine Sichteinschränkung auf die Fahrbahn. Dies ist ein grosser Sicherheitsverlust gegenüber der heutigen Situation.

Mit der Anordnung eines Pollers in der Mitte der Fahrbahn könnte es zu Ausweichmanövern auf den Gehweg kommen. Dies ist ein kleiner Sicherheitsverlust gegenüber der heutigen Situation.

Die Sichtweite bei den seitlichen Zugängen auf das Trottoir ist nicht gewährleistet, jedoch auf die Fahrbahn. Dies ist weder ein Sicherheitsverlust noch ein -gewinn gegenüber des heutigen Zustands.

Der Spielplatz kann in diesem Umfang in dieser Variante vermutlich nicht erhalten bleiben, dies hat jedoch keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Aufgrund der Absturzhöhe von ca. 1,5 m und der vielen Kinder ist zur Absicherung der Stützmauer in der Regel ein Geländer mit Füllung notwendig.



Abbildung 10: Variante 1

2.2 Variante 2 «gemischt»

Bei der Variante 2 ist ein Ausbau auf der gesamten Länge auf nur 3,5 m Gesamtbreite vorgesehen, was zur Folge hätte, dass die Fussgänger und der Bus keine eigene Spur besitzen. Der ganze Abschnitt würde im Mischverkehr genutzt (Abbildung 11).

Bei der Verbreiterung des bestehenden Gehwegs entsteht auch in Variante 2 aufgrund der Höhenunterschiede zwischen Spielplatz und der Fahrbahn ein ca. 0,5 m hoher Absatz. Der geplante, durchgehende, gemeinsame 3,5 m breite Fahrstreifen ist gegenüber dem heutigen Zustand keine Verbesserung; jedoch entsteht keine zusätzliche Sichteinschränkung bei der nördlichen Treppe. Dies ist weder ein Sicherheitsverlust noch ein -gewinn gegenüber des heutigen Zustands.

Bei der Anordnung eines Pollers in der Mitte der Fahrbahn kann es aufgrund der Platzverhältnisse nicht zu Ausweichmanövern auf den Gehweg kommen. Auch dies ist weder ein Sicherheitsverlust noch ein -gewinn gegenüber des heutigen Zustands.

Die Sichtweite bei den seitlichen Zugängen auf die Fahrbahn ist nicht gewährleistet. Dies hingegen ist ein Sicherheitsverlust gegenüber des heutigen Zustands. Der Spielplatz kann in dieser Variante vermutlich in diesem Umfang beibehalten werden. Auch hier hat dies keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Bei einer Absturzhöhe bis zu 1 m wäre in diesem Fall hier kein Geländer notwendig; trotzdem empfiehlt es sich einen Zaun zu prüfen.



Abbildung 11: Variante 2

2.3 Variante 3 «50/50»

Bei der Variante 3 ist der Ausbau eine Mischung der Varianten 1 und 2 - auf ca. 20 m Variante «getrennt» (Gesamtbreite 5 m) und auf 20 m Variante «gemischt» (Gesamtbreite 3,5 m) (Abbildung 12).

Bei der Verbreiterung des bestehenden Gehwegs im ersten Abschnitt auf eine Gesamtbreite von 5 m und im zweiten Abschnitt auf 3,5 m entsteht aufgrund der Höhenunterschiede zwischen Spielplatz und der Fahrbahn ein ca. 0,5 m hoher Absatz. Der geplante, durchgehende, gemeinsame 3,5 m breite Fahrstreifen ist gegenüber dem heutigen Zustand keine Verbesserung, jedoch entsteht keine zusätzliche Sichteinschränkung bei der nördlichen Treppe. Dies ist weder ein Sicherheitsverlust noch ein -gewinn gegenüber des heutigen Zustands.

Mit der Anordnung eines Pollers in der Mitte der Fahrbahn kann es aufgrund der Platzverhältnisse nicht zu Ausweichmanövern auf den Gehweg kommen. Dies ist weder ein Sicherheitsverlust noch ein Sicherheitsgewinn gegenüber dem heutigen Zustand.

Die Sichtweite bei den seitlichen Zugängen auf das Trottoir ist nicht gewährleistet, jedoch auf die Fahrbahn. Dies ist weder ein Sicherheitsverlust noch ein -gewinn gegenüber des heutigen Zustands.

Der Spielplatz kann in dieser Variante vermutlich in diesem Umfang beibehalten werden, dies hat keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Bei einer Absturzhöhe bis zu 1 m wäre zur Absicherung des Spielplatzes kein Geländer notwendig; trotzdem empfiehlt es sich einen Zaun zu prüfen.



Abbildung 12: Variante 3

2.4 Fazit

Die Überprüfung der 3 Varianten hinsichtlich Verkehrssicherheit zeigt, dass keine Variante gegenüber des heutigen Zustands eine Verbesserung bewirkt. Bei den Varianten 1 und 2 entstehen durch das Projekt sogar zusätzliche Sichteinschränkungen, welche der Verkehrssicherheit abträglich sind. Bei der 3. Variante wird die Verkehrssicherheit ebenfalls nicht erhöht, jedoch sind die Sicherheitsverluste im Vergleich zur heutigen Situation am geringsten.

Tabelle 1: Zusammenfassung Ist- Zustand / Projekt Vergleich

Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Sicht auf Fahrbahn bei der nördlichen Treppe	---	0	0
Ausweichen auf Gehweg	-	0	0
Sicht auf Fahrbahn bei der südlichen Treppe	0	---	0
Zugang Sonnenbergstrasse	--	-	-
Zugang Dattenberggrain	--	-	--
Total Verkehrssicherheit	-----	-----	---
- Sicherheitsverlust			
0 Keine Veränderung			

Damit durch das Projekt keine neuen Sicherheitsverluste entstehen, sind in sämtlichen Varianten auf die nächste Projektphase hin Anpassungen der geplanten Massnahmen notwendig.

Die BFU erarbeitet vorliegend nur Massnahmen für die Bestvariante (Variante 3):

- Der Zugang am Beginn und Ende soll übersichtlich gestaltet oder mit einem Geländer abgesichert werden. Es soll aus einer Beobachtungsdistanz von 1 m vom neuen Fahrbahnrand entfernt eine Sichtweite von 20 m auf die Fahrbahn der Durchgangssperre gewährleistet werden.
- Die Breite der Fahrbahn von 3,5 m soll im Bereich der Durchgangssperre möglichst homogen sein. Die im Bericht ausgearbeitete Variante weist eine variable Fahrbahnbreite auf. Das einzige Kriterium für eine punktuelle Aufweitung wäre, wenn die Befahrbarkeit (Überprüfung der Schleppkurve) nicht gewährleistet ist.

Mit der Umsetzung dieser Massnahmen entsteht durch das Projekt kein zusätzlicher Sicherheitsverlust aber auch kein Sicherheitsgewinn.

III. Schlussbemerkungen

1. Sicherheitsdefizite

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Projektperimeter sollen die im Abschnitt II.1 empfohlenen Massnahmen umgesetzt werden. Insbesondere mit den Sichtverbesserungen kann die Verkehrssicherheit in diesem Abschnitt deutlich erhöht werden. Z. B. soll auch mit einer Vereinbarung mit den Eigentümern beschlossen werden, dass diese Sichthindernisse auch dauerhaft entfernt bleiben. Einer der wichtigsten Grundsätze in der Verkehrssicherheit lautet: «Mehr Sicht im Strassenverkehr bedeutet mehr Sicherheit».

2. Versenkbarer Poller

Bei der Ausgestaltung der Poller müssen die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erfüllt sein. Automatisch versenkbare Poller werden bei grösseren Verkehrsmengen und halbautomatische Poller bei geringen Verkehrsmengen als Sperre für den motorisierten Individualverkehr, z. B. in Fussgängerzonen, eingesetzt. Poller können so gesteuert werden, dass spezielle Benutzergruppen (z. B. Polizei, öffentlicher Verkehr) Durchfahrtsberechtigungen erhalten.

Die Poller sollen gut beleuchtet und retroreflektierend sein. Die Elemente sollen keine scharfen Kanten und vorstehenden Teile aufweisen. Der Poller sowie die Durchfahrtsberechtigung sollen aus beiden Richtungen deutlich und rechtzeitig erkennbar sein. Durch das Signal SSV 1.30 «Andere Gefahr» sowie Markierungen auf der Fahrbahn kann die Erkennbarkeit erhöht werden. Bei der Durchfahrtsberechtigung für den öffentlichen Verkehr könnten die sich wieder hebenden Poller Fahrzeuge, die hinter dem Bus fahren, überraschen. Diesem Aspekt ist besondere Beachtung zu schenken. Vor der Inbetriebnahme von Pollern empfiehlt es sich, Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. Verkehrsteilnehmende, Geschäftsinhaber, Anwohnerschaft usw. sollen über die Betriebszeiten z. B. mit Signalen und Flugblättern informiert werden.

3. Spielen auf der Fahrbahn

Gemäss Art. 46 Abs. 2bis VRV darf für Tätigkeiten, namentlich Spiele, die auf einer begrenzten Fläche stattfinden, die für die Fussgänger bestimmte Verkehrsfläche und auf verkehrsarmen Nebenstrassen (z. B. in Wohnquartieren) der gesamte Bereich der Fahrbahn benützt werden, sofern die übrigen Verkehrsteilnehmer dadurch weder behindert noch gefährdet werden.

Im heutigen Zustand ist dies aufgrund der Sackgassssituation möglich, jedoch aufgrund der durchfahrenden Velos auf dem Gehweg und bereits heute leicht eingeschränkten Sichtverhältnissen nicht vollkommen sicher.

Hinsichtlich des Velo- und öffentlichen Verkehrs wird unter Einhaltung der Verkehrsregelverordnung zukünftig das Spielen bei den vorgesehenen, unangepassten Varianten auf der Strasse kaum mehr über einen längeren Zeitraum möglich sein.

Bern, 30. Juli 2021

BFU



Markus Geiser, BSc FHZ Bau-Ing
Berater Verkehrstechnik

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach, 3001 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch

Autorin

- Markus Geiser, BSc FHZ Bau-Ing, Berater Verkehrstechnik, BFU

Redaktion

- Sabine Degener, Dipl. Ing. TU Do, Beraterin Verkehrstechnik, BFU

Projektteam

- Erika Wenger, Sachbearbeiterin Verkehrstechnik, BFU

© BFU 2021

Alle Rechte vorbehalten. Verwendung unter Quellenangabe erlaubt. Kommerzielle Nutzung ausgeschlossen.

Die BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung, ist eine private Stiftung mit dem gesetzlichen Auftrag, Unfälle im Nichtberufsbereich zu verhindern und deren Folgen zu mindern. Die BFU ist beratend tätig, kann Empfehlungen abgeben, hat aber keine Weisungsbefugnis. Bei Beratungen stützen wir uns auf das Gesetz, Normen, Fachdokumentationen der BFU, Richtlinien und Erfahrung. Die technischen Berichte der Abteilung VT sind Momentaufnahmen der darin beschriebenen Verkehrssituation. Die Gültigkeit der Analyse und deren Aussage sind somit zeitlich begrenzt.

Die BFU legt Wert auf eine geschlechtergerechte Sprache. In Ausnahmefällen kann aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich das generische Maskulinum zum Einsatz kommen.

Wir bitten die Lesenden um Verständnis.

Abbildungsverzeichnis

- Titelbild: swisstopo
- Seite 4: swisstopo
- Übrige: BFU

