

Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte ASTRA und SchweizMobil lancieren ein neues Handbuch

Attraktive, sicher und zusammenhängende Wegnetze sowie eine gute Wegweisung sind wichtige Voraussetzungen für die Fortbewegung per Velo, Mountainbike und Skates. Das neue Handbuch „Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte“ stellt anhand von Standard-situationen dar, wie eine solche Wegweisung aussehen und angewendet werden soll. Es richtet sich in erster Linie an Behörden und Fachpersonen, die mit Signalisationsaufgaben betraut sind. Das neue Handbuch wurde als Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 10 durch das Bundesamt für Strassen ASTRA in Kooperation mit der Stiftung SchweizMobil herausgegeben und löst die alte Richtlinie „Velowegweisung in der Schweiz“ aus dem Jahr 2003 ab. In Ergänzung dazu sei auch auf den Forschungsauftrag Velomarkierungen (2009) verwiesen, der Empfehlungen zur Verwendung von Fahrbahnmarkierungen für den Veloverkehr enthält, die im Verkehrsrecht nicht vorgesehen sind oder nicht vollständig den Normen entsprechen. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Bundesamt für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr

www.langsamverkehr.ch

Stiftung SchweizMobil

www.schweizmobil.org

Bestellung des Handbuchs: www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de

Signalisation de direction pour les vélos, VTT et autres véhicules L'OFROU et SuisseMobile publient un nouveau manuel

Des itinéraires attrayants, sûrs et continus ainsi qu'une bonne signalisation des directions sont des conditions fondamentales pour les déplacements à vélo, en VTT ou en roller. Le nouveau manuel «signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules» décrit, à travers des situations standards, à quoi une telle signalisation doit ressembler et comment elle peut être mise en pratique. Il est en premier lieu destiné aux autorités et aux techniciens chargés des tâches de signalisation. Ce manuel est le dixième des guides de recommandations de l'OFROU sur la mobilité douce. Il est publié en coopération avec la Fondation SuisseMobile et remplace l'ancienne directive «Signalisation de direction pour vélos en Suisse» datant de 2003. Le rapport d'étude sur la signalétique vélo («Velomarkierungen», 2009) complète ce manuel. Ce rapport contient des recommandations sur les signalements des voies cyclables non prévus par la loi sur la circulation, ou qui ne correspondent pas entièrement aux normes. (Langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

Office fédérale des routes OFROU, mobilité douce

www.langsamverkehr.ch

Fondation SuisseMobile

www.suissemobile.ch

Commande du manuel:

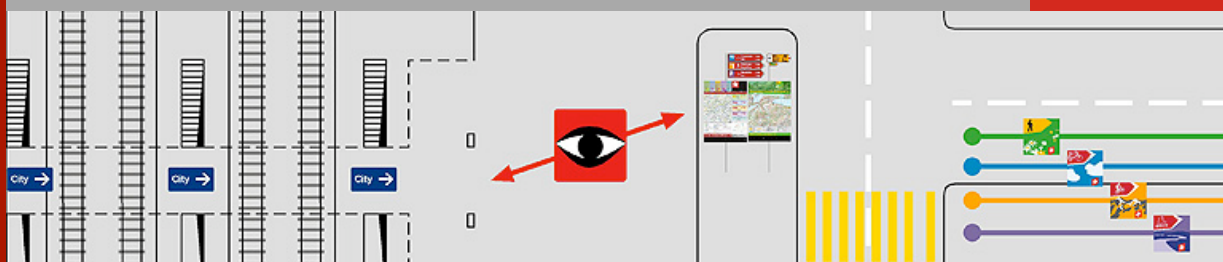
www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=fr

01.02.2011

Von: "SchweizMobil" <info@schweizmobil.ch>
Betreff: **e-Newsletter No 37 von SchweizMobil**
Datum: 10. Dezember 2010 07:30:03 GMT+01:00
An: lukas.stadtherr@schweizmobil.ch
Antwort an: info@schweizmobil.ch
7 Anhänge, 157 KB

SchweizMobil

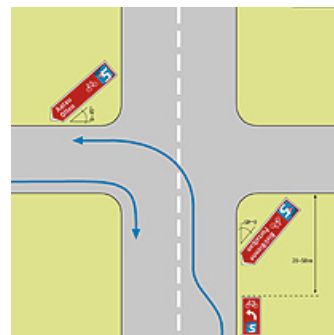
Newsletter vom 10. Dezember 2010



Neues Handbuch Wegweisung

Zum Velofahren, Mountainbiken und Skaten braucht es attraktive, sichere und zusammenhängende Wegnetze. Dazu trägt auch eine gute Wegweisung bei. Das neue Handbuch «Wegweisung für Velo, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» zeigt anhand von Standardsituationen auf, wie eine solche Wegweisung aussehen soll. Es richtet sich an Behörden und Fachpersonen, die mit Signalisationsaufgaben betraut sind und löst die alte Richtlinie «Velowegweisung in der Schweiz» aus dem Jahr 2003 ab.

Das Handbuch wird als Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 10 durch das Bundesamt für Strassen in Kooperation mit der Stiftung SchweizMobil herausgegeben und in den kommenden Tagen einem breiten Kreis von SchweizMobil-Partnern per Post zugestellt. Es steht ausserdem auf www.schweizmobil.org und www.langsamverkehr.ch als PDF zum Download bereit.



Manual InfoPoints an Bahnhöfen

Die gute Verknüpfung der Routen von SchweizMobil und dem Wanderwegnetz mit dem öffentlichen Verkehr fördert den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr. Deshalb kommt dieser Verknüpfung eine grosse Bedeutung zu. Sie entspricht zum heutigen Zeitpunkt jedoch vielerorts nicht den gewünschten Anforderungen.

SchweizMobil hat deshalb in Kooperation mit den Schweizer Wanderwegen und den Schweizerischen Bundesbahnen ein Manual «InfoPoints SchweizMobil an Bahnhöfen» entwickelt. Es regelt die infrastrukturelle Verknüpfung zwischen den Routen von SchweizMobil (inkl. Wanderwegnetz) und dem öffentlichen Verkehr und soll alle beteiligten Partner motivieren, diese Verknüpfung gemäss dem neuen Manual zu verbessern. Es steht unter www.schweizmobil.org und www.wandern.ch als PDF zum Download bereit.



Koexistenz Wandern und Mountainbiken

Schweizer Wanderwege, SchweizMobil, Swiss Cycling und bfu treten für ein rücksichtsvolles Mit- und Nebeneinander von Wandernden und Mountainbikern ein. Sie haben gemeinsam ein Positionspapier entwickelt, das die Grundlage künftiger Planungsarbeiten bilden und Konflikte zwischen den beiden Mobilitätsformen verhindern soll. Es steht unter www.schweizmobil.org und www.wandern.ch als PDF zum Download bereit.



Redaktionelle Verantwortung: Lukas Stadtherr, lukas.stadtherr@schweizmobil.ch

SchweizMobil.ch

[Für Partner](#)

[Abmelden](#)

[Medien](#)

[Kontakt](#)

[Datenschutzerklärung](#)

sanitas

GATE24
www.gate24.ch

Sonntags
Blick

MIGROS

SchweizMobil  



FORSCHUNGS-AUFTRAG VELOMARKIERUNGEN

Schlussbericht

INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG, RÉSUMÉ, SINTESI	4-7
1 EINLEITUNG.....	9
1.1 Ausgangslage.....	9
1.2 Auftrag, Ziele und Vorgehen	9
1.3 Projektorganisation	10
1.4 Vorgehen.....	10
2 GRUNDLAGEN	11
2.1 Velomassnahmen mit ungenügender rechtlicher Abstützung	11
2.2 Weitere Grundlagen	11
2.3 Strassenverkehrsrecht	11
2.4 Technische Normen	12
3 MASSNAHMENÜBERSICHT.....	13
3.1 Alle Massnahmen.....	13
3.2 Diskussion des Massnahmenumfangs	14
3.3 Untersuchte Massnahmen	15
4 UNTERSUCHUNGEN.....	17
4.1 Videogestützte Beobachtungen	17
4.2 Videogestützte Messungen.....	17
4.3 Befragungen.....	17
4.4 Rechtliche Aspekte	19
4.5 Aspekte Normen	20
5 UNTERSUCHUNGEN UND BEURTEILUNG	21
5.1 Einleitung	21
5.2 Massnahmen bei Engstellen.....	21
5.3 Radstreifen in Tempo-30-Zonen	27
5.4 Fahrradsymbole in Strassen mit Richtungsverkehr für Motorfahrzeuge	27
5.5 Ausgeweitete Radstreifen	32
5.6 Fahrradsymbole im Vorsortierbereich von Knoten.....	34
5.7 Fahrstreifen für Rechtsabbieger mit Geradeausfahrmöglichkeit für Radfahrer	36
5.8 Abbiegehilfe in Fahrbahnmitte	40
5.9 Fahrradsymbole quer zur Fahrbahn	41
5.10 Indirektes Linksabbiegen bei Verzweigungen mit Lichtsignalanlage.....	42
5.11 Doppellinie gelb/weiss	44
5.12 Fahrradsymbole in Strassen mit Verbot für Motorfahrzeuge	45
5.13 Bodenschriften	48
5.14 Fahrradsymbole auf Trottoirs und Fusswegen sowie in Fussgängerzonen	51
5.15 Durchgestrichenes Fahrradsymbol	58
5.16 Markierung von Parkfeldern für Fahrräder ohne Signalisation	60
6 EMPFEHLUNGEN	61
6.1 Grundsätzliche Bemerkungen.....	61
6.2 Empfehlungen zu den einzelnen Massnahmen.....	63
6.3 Rechtliche Anpassungen	67
6.4 Anpassungen der Normen	68
7 AUSBLICK.....	69
7.1 Offene Fragen.....	69
7.2 Schlussbemerkungen.....	69
8. DANKSAGUNGEN.....	70

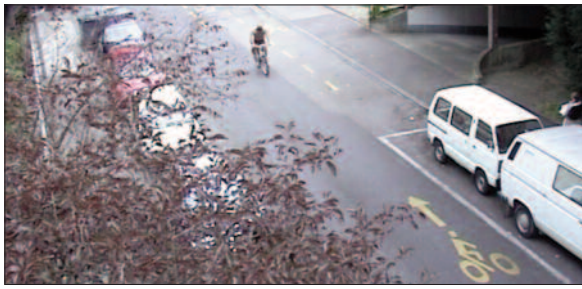
ZUSAMMENFASSUNG

In verschiedenen Kantonen und Gemeinden werden Markierungen für den Veloverkehr verwendet, welche im Verkehrsrecht nicht vorgesehen sind oder nicht vollständig den Normen entsprechen. Der Grund dafür liegt vielfach beim Bedürfnis nach durchgehender Signalisation und Markierung von Radrouten auch unter engen räumlichen Verhältnissen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat der Planergemeinschaft verkehrsteiner/Frossard/Ghielmetti den Auftrag erteilt, zu überprüfen, ob das Strassenverkehrsrecht und die VSS-Normen alle gerechtfertigten Markierungsbedürfnisse des Veloverkehrs abdecken.

Das Forschungsprojekt Velomarkierungen basiert auf einem Bericht der Velokonferenz Schweiz, welcher die am häufigsten vorkommenden, nicht geregelten Markierungsmassnahmen dokumentiert. Diese Massnahmen wurden von der beauftragten Planergemeinschaft zusammen mit einer fachlich breit abgestützten Begleitkommission diskutiert, bereinigt und für eine vertiefte Untersuchung freigegeben. Insgesamt wurden 15 Massnahmen geprüft. Die Untersuchungen stützten sich zum Einen auf rechtliche und normative Überlegungen und zum Andern auf vertiefte Erhebungen bei 28 Fallbeispielen.

Mit Videofilmen dokumentierte Beobachtungen des Verkehrsgeschehens, welche qualitativ und quantitativ ausgewertet wurden, sowie Befragungen der betroffenen Verkehrsteilnehmerinnen haben bei jeder Massnahme zu einem Gesamtbild geführt, woraus sich Empfehlungen ableiten liessen. Bei einigen Massnahmen liessen sich Untersuchungen im Zustand vorher ohne Markierung und im Zustand nachher mit Markierung durchführen, welche eine erhöhte Aussagequalität erlaubten.





Das Forschungsprojekt hat zu folgenden Empfehlungen geführt:

- Fahrradsymbole auf der Fahrbahn können in Ausnahmefällen sinnvoll sein, weil sie bei beschränkten räumlichen Verhältnissen ein durchgehend markiertes Radroutennetz ermöglichen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen. Im Strassenverkehrsrecht und in den VSS-Normen sind die entsprechenden Anpassungen vorzunehmen.
- Fahrradsymbole auf Trottoirs, Fusswegen und in Fussgängerzonen ohne explizite Zulassung des Velos mittels Signalisation sind nicht zu empfehlen. Es besteht die Gefahr, dass die Sicherheitsbedürfnisse der Fussgänger beeinträchtigt werden. Zudem würde auch das Prinzip des Signalisationsprimats durchbrochen.
- Dort wo Fahrräder auf Trottoirs und Fusswegen mittels Signalen und Piktogrammen erlaubt werden, empfiehlt es sich gleichzeitig auch Fussgängerpiktogramme anzubringen.
- Bodenschriften auf Mischverkehrsflächen für Fussgängerinnen und Velofahrer sollen nicht verwendet werden. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass nur sehr wenige Velofahrer bereit sind, ihr Verhalten wegen der Markierungen zu ändern

Im Strassenverkehrsrecht sind generelle abstrakte Regelungen enthalten. Auf die räumliche Situation bezogene Empfehlungen lassen sich nur mit ergänzenden technischen Normen formulieren. Zur Erreichung der Projektziele ist es somit unumgänglich, Änderungen im Strassenverkehrsrecht und in den technischen Normen aufeinander abgestimmt vorzunehmen.

Wegen der besseren Lesbarkeit wurde im gesamten Bericht darauf verzichtet, immer die männliche und weibliche Form zu verwenden. Im Text stehen die weibliche und männliche Form jeweils für beide Geschlechter.