



**Praxisbeispiel  
VELOWEGWEISUNGEN  
FÜR DEN ALLTAGS-  
UND FREIZEITVERKEHR**



10.05.2011

## Übersicht



*Kombinierte Velowegweisung für lokale Alltagsrouten und regionale Freizeitrouten (Quelle: Büro für Mobilität AG)*

Die besten Velorouten bleiben unbefahren, wenn sie nicht gekennzeichnet sind. Eine gute Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte (FäG) trägt wesentlich zu einem attraktiven Wegnetz und der Förderung des Langsamverkehrs bei. Da Velorouten oft über verschiedene Kategorien von Strassen und Wegen führen, ist eine klare, kontinuierliche und einheitliche Wegweisung notwendig. Die VSS-Norm 640 829a legt Grundsätze und Gestaltung für alle Langsamverkehrs-Signalisationen fest. Das 2010 erschienene Handbuch „Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte“ (Bundesamt für Strassen ASTRA und Stiftung SchweizMobil) stellt dar, wie die Wegweisung angewendet werden soll.

„Wie“ die Velowegweisung umgesetzt wird, hängt in der Praxis meist auch von der Frage ab, „was“, d.h. welche Veloroute mit welchen Nutzergruppen und welchem Zweck signalisiert wird. Als Grundsatz gilt: Die Velowegweisung richtet sich an Ortsunkundige, d.h. Personen, die in Städten, Agglomerationen, auf Freizeittouren oder als Reisende unterwegs sind. Das definierte Veloroutennetz liefert die Grundlage für die Velowegweisung. Das Handbuch zur Planung von Velorouten (2008) zeigt das Vorgehen bei der Planung und Umsetzung eines Veloroutennetzes auf.

### **Beispiel Velowegweisung der Stadt Zürich**

Im kommunalen Richtplan Radverkehr 2004 der Stadt Zürich wurde das angestrebte Veloroutennetz behördenverbindlich festgelegt. Die Teilstrategie Veloverkehr aus der Mobilitätsstrategie der Stadt Zürich 2004 definiert die Wegweisung von Velorouten als Handlungsfeld.

Für das gesamte Stadtgebiet gibt es eine Velowegweisung, die auf einem städtischen Wegweisungskonzept beruht. 25 durchgehende, stadtquerende Velorouten und Mountainbikerouten sind bis heute mit einer einheitlichen Wegweisung ausgeschildert worden. Die Hauptrouten bilden die Grundlage für die Wegweisung bei jeder Verzweigung zu Nebenrouten. Die Stadt Zürich verfolgt das Prinzip der Koexistenz – der Veloverkehr wird nach Möglichkeit gemeinsam mit dem MIV geführt. Dies erschwert die Orientierung im Stadtgebiet, insbesondere für Ungeübte und Ortsunkundige. Die kommunale Velowegweisung basiert auf einem Konzept zur Wegweisung städtischer Velorouten, welches vier Zielsetzungen verfolgt:

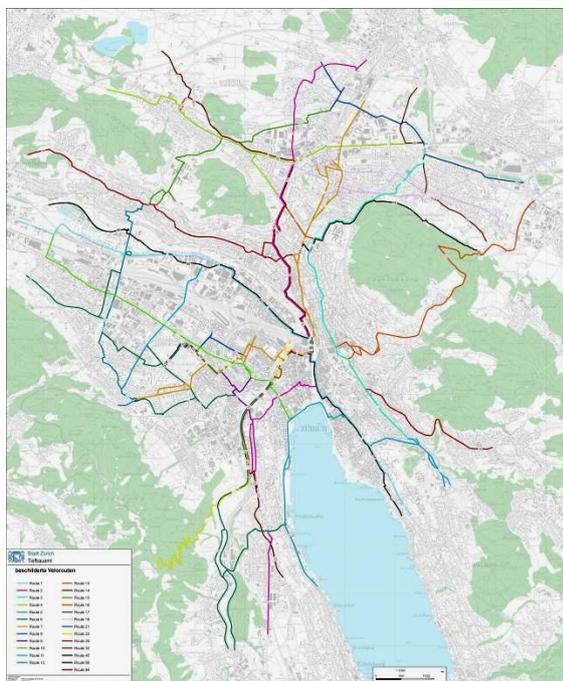
- Bedürfnisorientierung: Die Wegweisung berücksichtigt die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzenden
- Einheitlichkeit/Einbettung: Das Wegweisungskonzept unterscheidet zwischen Hauptzielen, Nebenzielen, Einzelziele, aus welchen die Hauptrouten und Nebenrouten abgeleitet werden. Die kommunale Wegweisung ist in die regionalen, nationalen und internationalen Routen eingebettet.
- Kontinuität: Kontinuierliche Wegweisung, „roter Faden“ für die Velorouten
- Rechtzeitige Information: Gestaltung und Anordnung gewährleisten eine rechtzeitige Information

Die Stadt Zürich wird bei der Gestaltung der Velowegweisung seit mehreren Jahren von einem privaten Fachbüro begleitet, welches ebenfalls für die Konzeption auf Ebene des Kantons zuständig ist. Bei der konkreten Planung von Velowegweisungen wird für jeden Standort ein Signalblatt mit der Standortbezeichnung, dem Signalinhalt, der Grösse und der Befestigung inkl. Foto erstellt.

### **Beispiel Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges**

Ein Wegweisungskonzept für den Veloverkehr wurde auf Ebene der Agglomeration Lausanne-Morges entwickelt. Um die zu signalisierenden Achsen festzulegen, wurden 74 Zentren und wichtige Ziele identifiziert (SBB-Bahnhöfe, ÖV-Haltestellen, Hochschulen, wirtschaftliche und kulturelle Zentren etc.) und geeignete Velorouten ausgewählt, welche diese verbinden. Anhand eines Pilotprojekts im Gebiet UNIL-EPFL wurde das definierte Vorgehen getestet, welches im Anschluss auf die gesamte Agglomeration angewendet werden soll. Die genaue Platzierung der Wegweiser an Kreuzungen wurde gemäss den Wegweisungsrichtlinien präzisiert (Vgl. Bilder im Anhang) und die Einbindung in die Velorouten von SchweizMobil sichergestellt. Das Wegweisungskonzept ist Teil der Strategie zur Veloförderung bis 2020 des Kantons Waadt (2010), welche die Leitlinien in Bezug auf Infrastruktur und das Veloroutennetz festhält und für die Umsetzung einer Velokultur wirbt.

## Beschrieb



Velowegweisung Stadt Zürich: Plan der Beschilderte Velorouten in der Stadt Zürich (Stand 2011)  
(Quelle: Tiefbauamt Stadt Zürich)

## Hintergrund

### *Problemstellung und Bedürfnisse*

Velorouten führen oft über die verschiedensten Kategorien von Strassen und Wegen und weisen häufige Richtungswechsel und Wechsel des Führungsprinzips auf. Insbesondere in städtischen Gebieten ist die Orientierung für Velofahrende durch Strassen mit Mischverkehr, Einbahnstrassen, Fahrverbote etc. erschwert, was das Bedürfnis nach durchgehender Signalisation von Velorouten begründet. Eine gute Velowegweisung dient folgenden Zwecken:

1. Orientierung für Ortsunkundige (v.a. Freizeitrouten, touristisches Angebot, Stadt und Agglomeration)
2. Bündelung von Verkehrsströmen (in Städten und Agglomerationen)
3. Einheitliche, logische und widerspruchsfreie Signalisation
4. Sicherheit (durch bessere Wahrnehmung des Veloverkehrs)
5. Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr sicherstellen
6. Werbung für den Veloverkehr durch die Sichtbarkeit von Velorouten

In der Realität gibt es leider häufig fehlende, unvollständige, schlecht sichtbare, unkoordinierte und uneinheitliche Signalisationen. Solche unkoordinierten und autonomen Wegweisungen seitens der Gemeinden sind zu vermeiden, da sie beim Velofahrenden Verwirrung schaffen und oft mit Folgekosten für die Anpassung verbunden sind. Die Einbindung in das übergeordnete Routennetz und Wegweisungsstrukturen und ein systematisches Vorgehen bei der Velowegweisung sind notwendig.

#### *Planung von Velorouten als Grundlage für eine zweckmässige Velowegweisung*

Eine zweckmässige Velowegweisung kann eine gute Veloroutenplanung nicht ersetzen. Grundsätzlich wird eine möglichst homogene Führung von qualitativ guten Velorouten angestrebt, welche in einem zweiten Schritt durchgehend signalisiert werden.

Die Beispiele der Stadt Zürich und der Agglomeration Lausanne-Morges verdeutlichen, dass eine zweckmässige Wegweisung sinnvollerweise auf einer vorgängigen, systematischen Planung der lokalen Alltags- und Freizeitrou-ten basiert. Velorouten sind definiert als Verbindungen, die attraktiv, sicher und zusammenhängend sind und ein Mindestaufkommen und -potenzial an Veloverkehr aufweisen. Das Handbuch „Planung von Velorouten“ (2008) des Bundesamts für Strassen ASTRA und SchweizMobil empfiehlt dabei folgendes Vorgehen:

1. Netzplanung: Festlegen von Verbindung zwischen wichtigen Zielen, Struktur des Velonetzes.
2. Abschnittsbildung: Planungsabschnitte unterscheiden nach Alltags- und Freizeitrou-ten sowie Innerorts- und Ausserortsabschnitten
3. Variantenprüfung: Ermittlung der potenziell besten Linienführung anhand definierter Qualitätsanforderungen (Fahrfluss, Umfeldqualität, Verkehrsregime und -belastung, Homogenität, Gefahrenstellen, Sicherheitsempfinden, Direktheit, Erschliessung)
4. Projektierung: Massnahmenpakete zur Ausführung neuer Velorouten bzw. Sanierung von Problemstellen
5. Umsetzung: Bau und Ausführung sowie Betrieb und Unterhalt

Velorouten werden behördenverbindlich in Plänen festgelegt: In kantonalen Richtplänen sind die internationalen, nationalen und regionalen Velorouten festgelegt, in regionalen Richtplänen ergänzend die überkommunalen Routen, in kommunalen Richtplänen ist ergänzend das kommunale Alltags- und Freizeitnetz festgelegt.

#### *Agglomerationsprogramme*

Agglomerationsprogramme bieten ein wichtiges Gefäss zur systematischen Veloförderung. Die Arbeitshilfe „Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen“ (2007) empfiehlt, vier Bereiche zu unterscheiden, welche im Rahmen eines systematischen Vorgehens analysiert werden sollen: Neben der Analyse des Velonetzes (Alltags- und Freizeitnetz), den intermodalen Schnittstellen und Umsteigeknoten und der Sicherheit ist die Signalisation/Wegweisung ein wesentlicher Bestandteil.

## Angebot

Die Grundsätze der Gestaltung und Dimensionierung der Wegweiser sind in der VSS-Norm SN 640829 (Signalisation Langsamverkehr) verbindlich festgelegt. Als Umsetzungshilfe dient das Handbuch zur „Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte“ (2010) des Bundesamts für Strassen ASTRA und der Stiftung SchweizMobil, welches eine einheitliche Anwendung der Wegweisung fördern soll, und das Handbuch „Veloland Schweiz“ (2006).

Wegweiser für Velos, Mountainbikes und FäG beinhalten an übergeordneten Standorten<sup>1</sup> Ziel- und Distanzangaben. Bei untergeordneten Standorten können Wegweiser ohne Angaben eingesetzt werden. Nationale und regionale Routen von SchweizMobil werden immer mit einem Routenfeld mit der Bezeichnung der Route signalisiert. Unterschieden wird in der VSS-Norm zwischen Hauptzielen und Nebenzielen: Hauptziele sind grosse Ortschaften sowie Ortschaften, die für das Verständnis der Routen wichtig sind. Sie sind für die Zielwegweisung zwingend zu berücksichtigen. Nebenziele sind mittlere und kleinere Ortschaften, innerstädtische Ziele sowie Passübergänge festhalten. Bei komplexen Situationen (unübersichtliche Kreuzungen etc.) wird die Integration der Velowegweisung in die allgemeine Wegweisung empfohlen, um die Lesbarkeit zu gewährleisten.

Auf Grundlage der erwähnten Vollzugshilfen lassen sich die Anforderungen und Eigenschaften von Velorouten des Alltags- sowie Freizeitverkehrs und deren Wegweisungen wie folgt zusammenfassen:

	Alltagsverkehr	Freizeitverkehr
<b>Definition</b>	„Der Weg zum Ziel“: Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr.	„Der Weg als Ziel“: Mehrtagesreisen, Tagesausflüge, Trainingsfahrten.
<b>Prioritäre Qualitätsanforderungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsregime und –belastung</li> <li>- Gefahrenstellen</li> <li>- Direktheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umfeldqualität</li> <li>- Verkehrsregime und –belastung</li> <li>- Gefahrenstellen</li> </ul>
<b>Eigenschaften</b>	Alltagsrouten sind oft auf oder nahe den Hauptverkehrsstrassen angelegt.	Freizeitrouten werden in landschaftlich attraktiver, möglichst ruhiger Umgebung geführt.
<b>Wichtige Ziele</b>	Wichtige Ziele sollen möglichst direkt erschlossen sein, 200m (innerorts) bzw. 500m (ausserorts). Wichtige Ziele sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Benachbarte Orte/Ortsteile</li> <li>- Wohngebiete</li> <li>- Bahnhöfe, Haltestellen</li> <li>- Bildungsstätten, Arbeitsgebiete</li> <li>- Einkaufszentren</li> <li>- Freizeiteinrichtungen etc.</li> </ul>	Wichtige Ziele sollen möglichst direkt erschlossen sein, 200m (innerorts) bzw. 500m (ausserorts). Wichtige Ziele sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etappenorte/Ortszentren mit Bahnhöfen</li> <li>- Naherholungsgebiete ab Ortszentren</li> <li>- Sehenswürdigkeiten etc.</li> </ul>

<sup>1</sup> Ausgangs- und Endpunkte von Routen, Schnittstellen zum öV und MIV, Infotafeln, Verzweigungen und Kreuzungen von Routen, bei allen vorher auf dem Wegweiser erwähnten Zielen, Ortszentren sowie Schnittstellen mit wichtigen Strassen.

<b>Velorouten</b>	- Lokale Alltagsrouten (kommunale Velonetze)	Velorouten von SchweizMobil: - Internationale, nationale, regionale Routen - Mountainbike- und FäG-Routen
<b>Wegweisung</b>	Alltagsrouten sind zu signalisieren: - wenn sie besonders sicher, attraktiv oder schnell sind - ohne Signalisation nicht auffindbar sind - auch durch Ortsunkundige benutzt werden sollen	Freizeitrouten sind grundsätzlich immer zu signalisieren.

*Tabelle: Eigenschaften und Wegweisung von Velorouten des Alltags- und Freizeitverkehrs*

Die Unterscheidung zwischen Verbindungen für den Alltagsverkehr und für den Freizeitverkehr ist im konkreten Fall nicht immer möglich und sinnvoll, dient aber als Stütze bei der Konzeption und Realisierung von Velowegweisungen. Die räumlichen Gegebenheiten und die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen sind unterschiedlich, d.h. Velowegweisungen müssen individuell beurteilt werden. Grundsätzliche Leitlinien bei der Umsetzung einer Wegweisung sind im Handbuch zur Wegweisung für Velos, Mountainbikes und FäG festgehalten:

- Signalisation: Zuständigkeit bei der Planung und Umsetzung; Dimensionierung (Länge), Ausrichtung, Beschriftung der Wegweiser (Ziel-/Distanzangaben, Routenfelder) sowie die Gestaltung von Vorwegweisern und Wegweisungen in komplexen Situationen
- Anordnung der Signale: Stellung, Standort (Signale nur aufstellen, wenn sie notwendig sind, rechtzeitig wahrgenommen und richtig gedeutet werden), Abfolge, vertikale Abstände, seitliche Abstände
- Kohärenz und Sichtbarkeit der Wegweisung
- Einfügen neuer Routen in das LV-Routennetz und gemeinsam geführte Routen (bei neuen Routen ist anhand der Webkarte auf [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch) und in Zusammenarbeit mit der kantonalen LV-Fachstelle zu klären, ob bestehende betroffen sind).
- Signalisation von FäG-Routen
- Unterhalt von Velowegweisungen (Checkliste)

Besonderes Augenmerk ist der einheitlichen und vollständigen Signalisierung der Verknüpfung mit dem ÖV (Velostationen, Bike and Ride etc.) sowie der Information bei ÖV-Haltestellen zu schenken, welche in den Manuals „Gestaltung von Informationen zum Langsamverkehr und seine Kombination mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs“ (2007) sowie „InfoPoints SchweizMobil an Bahnhöfen“ (2011) behandelt werden.

## Erfahrungen

Eine einheitlich und zweckmässig ausgestaltete Velowegweisung beinhaltet vielfältige Vorteile:

- Velofahrende gelangen zielgerichtet und ohne Unsicherheiten auf attraktiven Routen an ihren Zielort.
- Zielorte und die Innenstadt werden attraktiver.
- Die Verkehrssicherheit wird erhöht, da im Routennetz sichere Routen enthalten sind.
- Die Verkehrsmittelwahl im Alltags- und Freizeitverkehr wird zu Gunsten des Veloverkehrs beeinflusst, die Wegweisung verfügt über einen Werbeeffekt gegenüber allen Verkehrsteilnehmenden.

Erfahrungen zeigen, dass eine flächendeckende Velowegweisung für den Alltagsverkehr auf kommunaler Ebene nicht immer zweckmässig ist und unter Umständen zu einem unübersichtlichen Schilderwald führen kann. Wichtig ist es deshalb, die Zielsetzung einer Velowegweisung zu definieren:

- Was will man mit der Wegweisung erreichen? (Verkehrsströme bündeln, Veloroutennetz sichtbar machen etc)
- An welche Zielgruppen richtet sich die Wegweisung? (Ortsunkundige, Alltagsverkehr- oder Freizeitverkehr, Nutzergruppen etc.).

Je nach Grösse, Topographie und wichtigen Zielen einer Gemeinde, Region oder Agglomeration sind Velowegnetze umfassender zu beschildern. **Städtische Gebiete und Agglomerationen** verfügen über einen grossen Anteil Strassen mit Mischverkehr und räumlich engen, unübersichtlichen Verhältnissen und damit eine tendenziell schlechtere Erkennbarkeit des Veloroutennetzes. Eine gut sichtbare Velowegweisung ist sowohl für den Alltags- wie auch Freizeitverkehr notwendig, ergänzt mit durchgängigen Markierungen und Bodenpiktogrammen. Das Veloroutennetz einer städtischen Agglomeration entwickelt seinen Nutzen durch die Erkennbarkeit. Eine städtische Wegweisung muss zudem unterschiedliche Zielgruppen mit unterschiedlichen Bedürfnissen berücksichtigen. Velorouten, welche eher den gemütlichen und schutzbedürftigen Velofahrenden dienen und nicht dem üblichen Strassenverlauf des motorisierten Verkehrs folgen, sind intensiver zu signalisieren.

**In kleineren Gemeinden** richtet sich die Velowegweisung primär an den touristischen Freizeitverkehr. In Ortschaften mit einem touristischen Angebot ist eine Wegweisung von touristischen Routen anzustreben und gemäss den Empfehlungen des Handbuchs zur Wegweisung für Velos, Mountainbikes und FäG zu signalisieren. Unter solchen Umständen ist eine flächendeckende Signalisierung von Alltagsrouten nicht zweckmässig und schafft überflüssige Beschilderung. Wegweisung von touristische Routen sollten immer mit der Stiftung SchweizMobil koordiniert werden.

## Profil

### Verkehrsmittel

- Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- ✓ Kombinierte Mobilität
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

### Verkehrszweck

- ✓ Arbeitsverkehr
- ✓ Einkaufsverkehr
- ✓ Freizeitverkehr
- Geschäftsverkehr
- Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

### Wirkungsbereich

- Mobilitätsdienstleistungen
- Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

### Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

### Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- ✓ Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- ✓ Touristische Gemeinde

### Realisierungszeit

- 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- ✓ 2 Jahre
- ✓ 5 Jahre

### Investitionskosten

- gering (< Fr. 10'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

### Jährliche Betriebskosten

- gering (< Fr. 5'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 20'000.--)

## Bemerkungen

Die Realisierungszeit hängt vom Stand der Veloroutenplanung und der Gemeindegrösse ab.

Die Investitions- und Betriebskosten hängen stark davon ab, ob eine flächendeckende Velowegweisung neu geschaffen wird oder ob, z.B. in kleineren Gemeinden, relativ einfache, punktuelle Verbesserungen für die Orientierung der Velo-, Mountainbike- oder FäG-Fahrenden angebracht werden.

## Wirkung

### Umwelt und Energie

Klare Information und Orientierung beeinflussen die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des umweltfreundlichen Velofahrens. Der Veloverkehr ist emissionsfrei, leise und verfügt über einen niedrigen Raumbedarf. Wegweisungen, welche auf die Bedürfnisse der Velo-, Mountainbike- oder FäG-Fahrenden abgestimmt sind, fördern eine umweltfreundliche und energiearme Fortbewegung im Alltags- und Freizeitverkehr.

### Gesellschaft

Durch eine gute Orientierung wird die Verkehrssicherheit verbessert, da die signalisierten Routen als sicher gelten und die Wegweisung für alle Verkehrsteilnehmenden wahrgenommen wird. Ein gut signalisiertes Netz lädt zum Velo-, Mountainbike- oder FäG-Fahren ein und steigert somit die Gesundheit und Lebensqualität. In Ortszentren und Innenstädten verbessert sich zudem die Aufenthaltsqualität.

Eine einheitliche und flächendeckende Wegweisung trägt des Weiteren zum Image des Velos, des Mountainbikes und der FäG bei.

### Wirtschaft

Für Gemeinden und Städte ist eine einheitliche und zweckmässige Velowegweisung sowohl ein attraktives touristisches Angebot als auch wirksamer Bestandteil des Standortmarketings.

Das lokale Gewerbe profitiert von einer attraktiveren Innenstadt oder Dorfkern, Einkaufszentren und Freizeitanlagen werden als wichtige Ziele der lokalen Velowegweisung einfacher auffindbar.

Die Velofahrenden bilden demnach eine wichtige Kundengruppe nicht nur im Freizeit- sondern auch im Alltagsverkehr.

## Werkzeugkasten

### Vorgehen

Die Velowegweisung ist eine kontinuierliche Aufgabe und basiert auf der Festlegung und Erweiterung des Veloroutennetzes, sie ist also Teil des Planungsprozesses von Velorouten.

1. Anstoss zur Verbesserung und Vereinheitlichung der Velowegweisung aus der Verwaltung, der Politik, von Organisationen, etc.
2. Netzplanung: Konzipieren und definieren eines Veloroutennetzes, falls noch nicht vorhanden. Sowohl Alltagsrouten sollten in Zusammenarbeit mit der kantonalen LV-Fachstelle definiert werden. Freizeitrouten sind zudem mit SchweizMobil zu koordinieren.
3. Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts:
  - Was will man mit der Wegweisung erreichen?
  - Zielgruppen definieren: An wen richtet sich die Wegweisung? Ortskundige (Alltagsrouten) oder Ortsunkundige (Freizeitrouten)
4. Umsetzung Velorouten, Schliessen von bestehenden Lücken (Infrastrukturmassnahmen)
5. Umsetzung der Wegweisung (gemäss Handbuch „Wegweisung für Velos, Mountainbikes und FäG“, 2010), evtl. Ergänzung mit Bodenmarkierungen und -piktogrammen (gemäss Forschungsauftrag „Velomarkierungen“, 2009)
6. Pflege und Unterhalt der Routen und Signalisation
7. Fortlaufende Ergänzungen des Veloroutennetzes und der Wegweisung.

### Finanzierung

Die Kosten für die Wegweisung für Velos, Mountainbikes und FäG tragen die Kantone und Gemeinden. Im Rahmen von Agglomerationsprogrammen kann sich der Bund an den Massnahmen zur Wegweisung des Langsamverkehrs beteiligen.

### Marketing

Öffentlichkeitsarbeit sollte die Planungsarbeit bei der Velowegweisung begleiten, d.h. die realisierten Massnahmen breit zu kommunizieren. Geeignete Massnahmen dazu sind Herausgabe eines Velonetzplans und das Aufstellen von Informationstafeln (gemäss VSS-Norm SN 640 829). Für touristische Routen bietet sich die Kommunikation über SchweizMobil an.

## Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- ASTRA Langsamverkehr: [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch)
- Velokonferenz Schweiz: [www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)
- Velorouten SchweizMobil: [www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch) (Routen, Services etc.);  
[www.schweizmobil.org](http://www.schweizmobil.org) (Stiftung SchweizMobil, div. Unterlagen, Downloads etc.)

Weitere Downloads:

A) Gesetze und Normen:

- VSS-Normen (kostenpflichtig): [www.vss.ch](http://www.vss.ch). Insbesondere die verbindliche Norm SN 640 829 (Signalisation Langsamverkehr).

B) Leitfäden:

- ASTRA/SchweizMobil (2011): InfoPoints SchweizMobil an Bahnhöfen. Manual:  
[www.schweizmobil.org/web/schweizmobil/de/downloads/manuals/CHM.html](http://www.schweizmobil.org/web/schweizmobil/de/downloads/manuals/CHM.html)
- ASTRA/SchweizMobil (2010): Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte,  
[www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de)
- ASTRA/SchweizMobil (2009): Planung von Velorouten. Handbuch:  
[www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=de)
- ASTRA (2009): Forschungsauftrag Velomarkierungen, Materialien Langsamverkehr Nr. 116,  
[www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de)
- ASTRA/SchweizMobil (2007): Gestaltung von Informationen zum Langsamverkehr und seine Kombination mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Manual:  
[www.schweizmobil.org/web/schweizmobil/de/downloads/manuals/CHM.html](http://www.schweizmobil.org/web/schweizmobil/de/downloads/manuals/CHM.html)
- ASTRA (2007): Der Langsamverkehr in den Agglomerationsprogrammen. Arbeitshilfe:  
[www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de)
- Stiftung Veloland Schweiz (2006): Veloland Schweiz. Handbuch:  
[www.schweizmobil.org/web/dms/schweizmobil/downloads/public/SchweizMobil/04\\_Manuals/Veloland/Handbuch\\_VL\\_Web.pdf](http://www.schweizmobil.org/web/dms/schweizmobil/downloads/public/SchweizMobil/04_Manuals/Veloland/Handbuch_VL_Web.pdf)
- Fussverkehr Schweiz/Pro Velo Schweiz (2007): Gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr. Empfehlungen für die Eignungsbeurteilung, Einführung, Organisation und Gestaltung von gemeinsamen Flächen in innerörtlichen Situationen: [www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de](http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00483/index.html?lang=de)

### C) Beispiele

- Velofachstelle Stadt Zürich:  
[www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/fuss- und\\_veloverkehr.html](http://www.stadt-zuerich.ch/content/ted/de/index/taz/mobilitaet/fuss- und_veloverkehr.html)
- Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges: [www.lausanne-morges.ch](http://www.lausanne-morges.ch) (französisch)

### Kontaktadressen:

Tiefbauamt Stadt Zürich, Mobilität + Planung  
Matthias Camenzind  
Werdmühleplatz 3  
CH-8021 Zürich  
[mathias.camenzind@zuerich.ch](mailto:mathias.camenzind@zuerich.ch)

Bureau du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)  
Rue du Closel 15, Case postale 129  
CH-1020 Renens 1  
Tel: 021 621 08 01  
[info@lausanne-morges.ch](mailto:info@lausanne-morges.ch)

Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html)

Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses PRAXIS Beispiels:

Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
CH-3011 Bern  
Tel: 031 311 93 63  
[mail@bfmag.ch](mailto:mail@bfmag.ch)

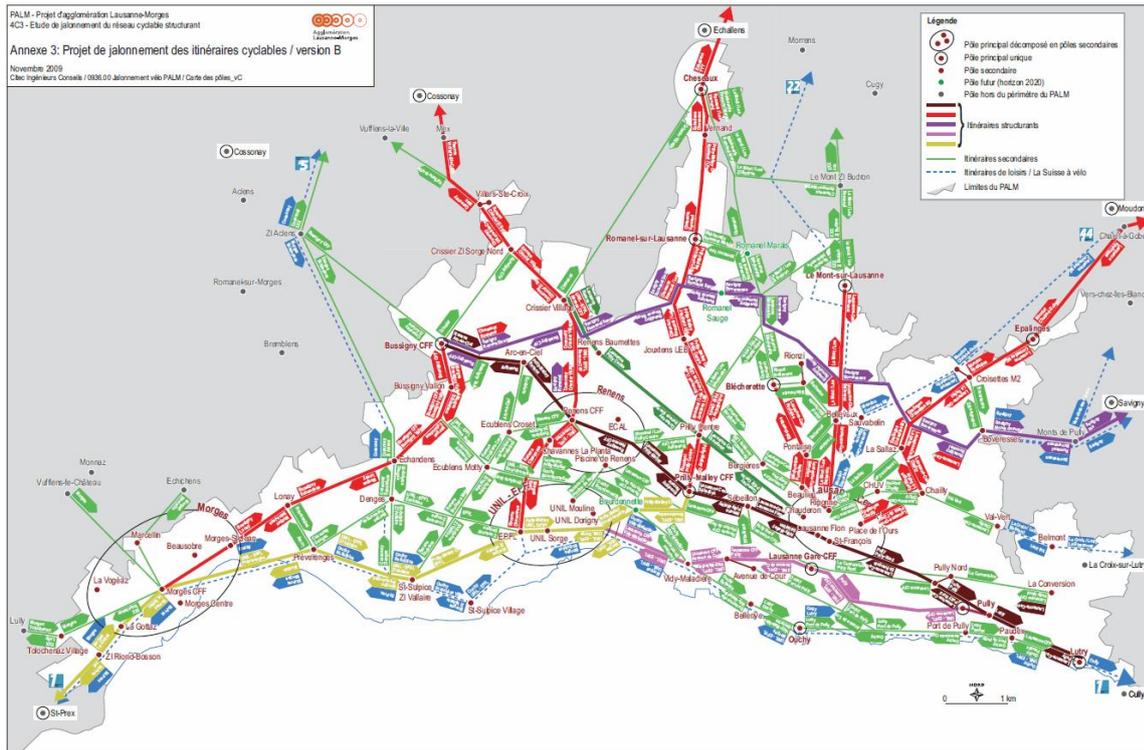
## Bildergalerie



*Wegweisung im städtischen Alltagsverkehr: Beispiele aus der Stadt Zürich (Quelle: Tiefbauamt Stadt Zürich)*



*Velowegweisung im Freizeitverkehr (Quelle: SchweizMobil)*

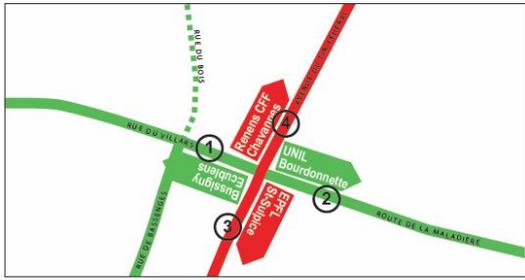


Projekt zur Velowegweisung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges (2009), Entwurf (Quelle: Agglomération Lausanne-Morges)



Pilotprojekt Velorouten-Wegweisung im Sektor UNIL-EPFL (Quelle: Agglomération Lausanne-Morges)

**22 - Carrefour Avenue du Tir Fédéral - Route de la Maladière**



**22.1 - Rue du Villars**



1 Sur mât existant - Candélabre

↑ UNIL	
→ EPFL	

2 Mât à installer

← Renens CFF Chavannes Planta	
----------------------------------	---

**22.2 - Route de la Maladière**



1 Mât à installer

↑ Bussigny	
→ Renens CFF	

2 Sur mât existant - Candélabre (cf. zoom)

← EPFL St-Sulpice	
----------------------	---

**22.3 - Avenue du Tir Fédéral (dir. Renens)**



1 Sur mât existant - Candélabre

↑ Renens CFF	
→ UNIL	

2 Sur mât existant - Candélabre (cf. zoom)

← Bussigny Ecublens	
------------------------	---

**22.4 - Avenue du Tir Fédéral (dir. EPFL)**



1 Sur mât existant - Candélabre

↑ EPFL	
→ Bussigny	

2 Mât à installer

← UNIL Bourdonnette	
------------------------	---

Ausschnitt aus dem Projekt zur Velorouten-Wegweisung (Projekt 4c.3 im Rahmen des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges)(Quelle: Agglomération Lausanne-Morges)