

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:

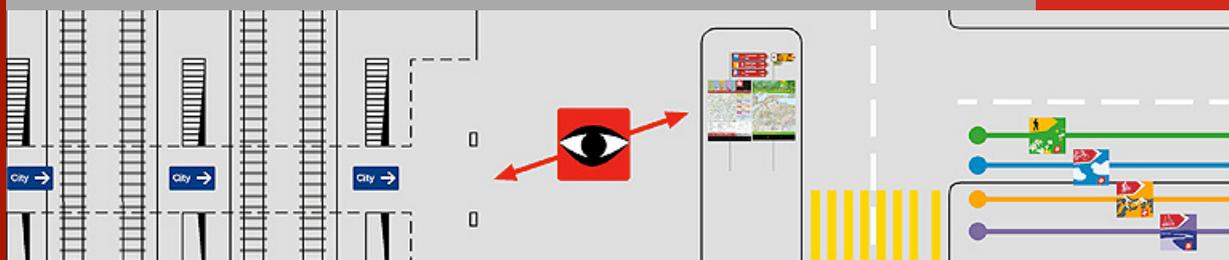
www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=fr

01.02.2011

Von: "Velobuero" <lukas.stadherr@schweizmobil.ch>
Betreff: **e-Newsletter No 37 de SuisseMobile**
Datum: 8. Dezember 2010 13:14:06 GMT+01:00
An: lukas.stadherr@schweizmobil.ch
Antwort an: lukas.stadherr@schweizmobil.ch
7 Anhänge, 158 KB

SuisseMobile

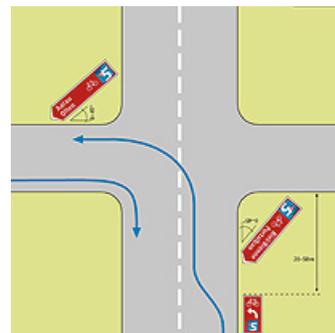
Newsletter du 10 décembre 2010



Nouveau manuel pour la signalisation de direction

Pour pratiquer le vélo, le VTT ou le roller, il faut des réseaux de chemins attrayants, sûrs et continus. Une bonne signalisation de direction y contribue. Le nouveau manuel «Signalisation de direction pour vélos, VTT et engins assimilés à des véhicules» montre, à l'aide de situations courantes, comment une telle signalisation devrait se présenter. Il est destiné aux autorités et aux techniciens qui sont chargés des tâches de signalisation et il remplace l'ancienne directive «Signalisation de direction pour vélos en Suisse» datant de 2003.

Le manuel est publié en tant que No 10 de la série des guides de recommandations de la mobilité douce par l'Office fédéral des routes, en coopération avec la Fondation SuisseMobile. Il sera envoyé ces prochains par la poste à un large cercle de partenaires de SuisseMobile. Il est également disponible au téléchargement en format PDF dans www.suissemobile.org et www.mobilite-douce.ch.



Manuel InfoPoints aux gares

Une bonne liaison des itinéraires de SuisseMobile et du réseau de randonnée pédestre avec les transports publics promeut la mobilité douce et les transports publics. C'est pourquoi cette liaison revêt une grande importance. Toutefois, en bien des endroits, elle ne correspond pas aux exigences souhaitées actuellement. C'est la raison pour laquelle SuisseMobile a élaboré le manuel «InfoPoints de SuisseMobile aux gares» en coopération avec Suisse Rando et les Chemins de fer fédéraux.

Ce manuel règle les liaisons au niveau de l'infrastructure entre les itinéraires de SuisseMobile (y compris le réseau de randonnée pédestre) et les transports publics et doit motiver tous les partenaires concernés à les améliorer. Il est disponible au téléchargement en format PDF dans www.suissemobile.org et www.wandern.ch.



Coexistence entre marcheurs et vététistes

Suisse Rando, SuisseMobile, Swiss Cycling et le bpa s'engagent pour une cohabitation réciproquement respectueuse entre marcheurs et vététistes. Ils ont ensemble élaboré une prise de position qui doit devenir une base pour les planifications futures et prévenir les conflits entre ces deux formes de mobilité douce. Elle est disponible au téléchargement en format PDF dans www.suissemobile.org et www.wandern.ch.



Rédacteur responsable: Lukas Stadtherr, lukas.stadtherr@suissemobile.ch

SuisseMobile.ch

[Pour partenaires](#)

[Se désinscrire](#)

[Média](#)

[Contact](#)

[Protection des données](#)

sanitas

GATE24
www.gate24.ch

L'illustré

MIGROS

SuisseMobile  



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

RÉSUMÉ

Plusieurs cantons et communes ont un balisage pour le trafic cycliste non conforme au droit sur la circulation routière ou aux normes. Généralement, ils y ont recours pour permettre une signalisation et un marquage continus des voies cyclables, y compris lorsque la place manque. Ainsi, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mandaté les bureaux d'ingénieurs verkehrsteiner/Frossard/Ghielmetti pour déterminer si la législation et les normes VSS répondent aux besoins avérés du balisage du trafic cycliste.

Le projet de recherche sur le balisage des voies cyclables se fonde sur un rapport de la Conférence Vélo Suisse, qui répertorie les balisages non conformes les plus courants. Les bureaux d'ingénieurs précités ont examiné ces balisages conjointement avec une commission de suivi émérite, pour ensuite en étudier quinze de manière approfondie. L'étude s'est intéressée d'une part aux aspects juridiques et normatifs, et de l'autre, à 28 exemples pratiques longuement analysés.

Pour chaque balisage, un film vidéo montrant le comportement du trafic, qui a été analysé d'un point de vue quantitatif et qualitatif, et des sondages des usagers de la route concernés ont permis de se former une idée globale de la situation, suite à quoi des recommandations ont été établies. Dans certains cas, on a pu comparer la situation avant (sans balisage) et après (avec balisage) afin d'en tirer des conclusions plus fiables encore.

Le projet de recherche a conclu aux recommandations suivantes :

- Des pictogrammes représentant des vélos sur la chaussée peuvent être justifiés dans des cas exceptionnels parce qu'ils permettent de baliser les voies cyclables en continu, même par manque de place, et d'accroître la sécurité de tous les usagers de la route. Il convient d'adapter le droit sur la circulation routière en conséquence ainsi que les normes VSS.
- Il faut éviter d'appliquer des pictogrammes représentant des vélos sur les trottoirs, les chemins pour piétons ou dans les zones piétonnes sans panneau autorisant explicitement l'usage du vélo. En effet, cela pourrait causer une atteinte à la sécurité des piétons, sans compter la violation du principe de la primauté des panneaux de signalisation.
- Lorsque des pictogrammes et des panneaux autorisent les cyclistes à circuler sur les trottoirs et les chemins pour piétons, il faudrait appliquer également des pictogrammes représentant des piétons.
- Il faut éviter le marquage au sol sur les routes à usage mixte piétons/cyclistes. En effet, des études ont montré que peu de cyclistes s'avèrent prêts à changer de comportement lorsqu'il y a un marquage.

Le droit sur la circulation routière contient des règles générales et abstraites. A contrario, des recommandations issues de situations spécifiques ne peuvent être formulées qu'avec l'appui de normes techniques complémentaires.

Ainsi, les objectifs du projet ne peuvent être atteints qu'en apportant des modifications coordonnées à la fois dans la législation et dans les normes techniques.

