

per Mail an:  
Stiftung Schweiz Mobil  
info@schweizmobil.ch

Biel/Bienne, 01.03.2010

### **Stellungnahme zum Entwurf "Handbuch - Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte"**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüßen die Erstellung dieses Handbuches und bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf Stellung zu nehmen.

Gerne möchten wir unsere Erfahrungen aus städtischen Gebieten einbringen. Beispielsweise hat die Stadt Zürich hat seit 2002 rund 170km Velorouten auf Stadtgebiet gemäss geltender Norm ausgeschildert und dabei viele Erfahrungen betreffend Planung, Umsetzung und Unterhalt der Wegweisung sammeln können. Basierend auf diesen Erfahrungen nehmen wir gerne wie folgt Stellung zum Entwurf.

Grundsätzliches:

- Das Handbuch ist sehr einseitig auf die Signalisation von ländlichen Velorouten ausgelegt und nimmt wenig Bezug auf städtische Verhältnisse. Aus unseren Erfahrungen sind die Rahmenbedingungen für Velowegweisungen in städtischen Situationen teilweise sehr unterschiedlich zu denjenigen auf dem Land. In dem das Handbuch dazu kaum Aussagen macht, lässt es den Städten zwar den vielleicht nötigen Spielraum, kann aber Städte dazu verleiten, die Herausforderungen zu unterschätzen oder für jede Situation "eigene" Lösungen zu finden und sich wenig an Standards zu halten.

Wir empfehlen daher, auf besondere städtische Verhältnisse einzugehen (insbesondere: grössere Dichte an stark befahrenen Knoten, "Konkurrenz" mit einer grossen Anzahl anderer Wegweiser und Signale (Sichtbarkeit der Wegweiser), "Schilderwald"/Ortsbildschutz, ...)

- Neben den gut beschriebenen Standardsituationen wäre ein Abschnitt zu Sonderformen

hilfreich. Nicht im Sinne einer Sammlung möglichst aller Situationen, aber als Gedankenstütze dazu, dass a) es Sonderformen geben kann und soll, b) diese gezielt eingesetzt werden sollen und c) was man dabei beachten soll.

Seite 8:

"Ziel-/Distanzangaben"

- "hoch klassierte Strassen" einfachheitshalber durch "Strassen mit viel Autoverkehr" ersetzen  
- städtisches Dilemma: hohe Dichte an Routenkreuzungen -> also eigentlich oft Distanzangaben nötig -> diese machen die Schilder aber wieder grösser/länger...

"Hauptziele", "Nebenziele"

- Innerstädtische Hauptziele? Auf Gebiet von Städten kann man die nächstfolgende Ortschaft erst gegen den Stadtrand aufnehmen, vorher macht das keinen Sinn. Da sind städtische Ziele wie Hauptbahnhof, Quartierzentren, etc. angebracht. Wobei flächige Ziele (Quartiere) und punktuelle Ziele (HB, Central, ...) verwendet werden. Eine Hilfe, wie mit diesen Innerstädtischen Zielangaben umgegangen werden kann, wäre an dieser Stelle hilfreich.

Seite 9:

"Vorwegweiser"

- Innerstädtisch hat sich gezeigt, dass Vorwegweiser häufiger einzusetzen sind. Insbesondere auch wenn Routen "nur" geradeaus über einen Knoten führen. Vorwegweiser entlasten Velofahrende im dichten Verkehr auch, indem die Orientierung schon vor Knoten geklärt wird, sie sind oft auch besser sichtbar. Ausserdem haben sich Tabellenwegweiser als vandalensicherer erwiesen (auch leicht verdrehte Wegweiser lassen sich richtig interpretieren, was bei Pfeilwegweisern nicht der Fall ist).

Seite 11:

"Standortfestlegung"

- "Schilder sind so aufzustellen, dass sie...nicht verschmutzt werden können." Leider müssen wir dazu sagen: Den Standort möchte ich sehen. ☺

"Lesbarkeit/Schriftgrösse"

- "...ist die Schrift zu vergrössern": In Realität müssen wir feststellen, dass in städtischen Situationen die Schrift oftmals sogar kleiner gewählt wird, weil mehr Ziele oder länger Zielangaben auf den Schildern vermerkt werden müssen, ohne dass grössere Schilder verwendet werden können/sollen/dürfen. Das ist mit ein Grund, weshalb mir auf möglichst viele Zusatzangaben wie Distanzangaben oder Nummerierungen verzichten.

Seite 23/28/39:

In städtischen Situationen hat sich unserer Meinung nach gezeigt, dass die Verwendung von Vorwegweisern die bessere Option für Geradeausfahrten darstellt.

Seite 33:

Wir verwenden die kurzen Pfeilwegweiser praktisch nicht mehr, weil sie im städtischen Kontext mit allen den anderen Signalen und Schildern untergehen!

Seite 45:

Wir sind sehr zurückhaltend mit dem Anbringen von Zusatzsignalen in Wegweisern für den Autoverkehr, da sich die Velofahrenden am "roten Band" orientieren. Wir halten in solchen Situationen eine Sonderform des Tabellenwegweisers für die bessere Form.

Wir sind gerne bereit, zu den oben erwähnten Punkten ausführlicher Rückmeldung zu geben. Wenden Sie sich bitte an Mathias Camenzind 044 412 24 16.

Freundliche Grüsse

i.V.



Mathias Camenzind

Kopie per Mail an:

- Gottlieb Witzig, Bundesamt für Strassen
- Niklaus Schranz, Bundesamt für Strassen