



Oktober 2015

Welchen Weg wie signalisieren?

Geeignete Signalisation für den Fuss- und Veloverkehr

Empfehlungen

Pascal Regli
Dominik Bucheli
Thomas Schweizer

www.fussverkehr.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Impressum

Titel	Welchen Weg wie signalisieren? Geeignete Signalisation für den Fuss- und Veloverkehr Empfehlungen
Bearbeitung	Fussverkehr Schweiz Klosbachstrasse 48 8032 Zürich www.fussverkehr.ch Pascal Regli, Dipl. Geograf / Verkehrsplaner SVI Dominik Bucheli, Dipl. Geograf Thomas Schweizer, Dipl. Geograf / Verkehrsplaner SVI
Fachliche Begleitung	Pro Velo Schweiz: Christoph Merkli, Dr. phil. Geograph Bundesamt für Strassen ASTRA: Gabrielle Bakels, Bereich Langsamverkehr Stefan Huonder, Bereich Verkehrsregeln
Herausgeber	Fussverkehr Schweiz mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Bereich Langsamverkehr
Fotos	Fussverkehr Schweiz / Pro Velo Schweiz
Download	www.fussverkehr.ch Zürich, Oktober 2015

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielsetzung.....	4
2	Rechtliche Grundlagen.....	4
2.1	Fahrbahnen oder Gehflächen?	4
2.2	Rote Vorschriftssignale	5
2.3	Blaue Vorschriftssignale	6
2.4	Hinweissignale	7
3	Signalisierungen mit Verbesserungspotenzial	8
4	Empfehlungen	9
4.1	Einheitlich signalisieren	9
4.2	Möglichst wenige und allgemein verständliche Tafeln anwenden.....	9
4.3	Signalisation und Markierung als Einheit betrachten	9
4.4	«Blau statt Rot» signalisieren	10
4.5	Wegweisenden Charakter der Signalisation berücksichtigen	10
4.6	Signalisation systematisch überprüfen	10
4.7	Etappierte Umsetzung.....	11
5	Relevante Rechtsgrundlagen und Normen	11

Welchen Weg wie signalisieren? Geeignete Signalisation für den Fuss- und Veloverkehr

1 Ausgangslage und Zielsetzung

In der Strassenverkehrsgesetzgebung (Strassenverkehrsgesetz SVG, Signalisationsverordnung SSV, Verkehrsregelverordnung VRV) besteht eine reichhaltige Palette an Möglichkeiten für die Signalisation von Wegen, welche vorwiegend dem Fuss- und Veloverkehr gewidmet sind. In der Praxis zeigt sich, dass diese Möglichkeiten nicht immer adäquat ausgeschöpft werden. Es bestehen zahlreiche fehlerhafte oder inkonsistente Lösungen. In Hinblick auf eine korrekte und einheitliche Signalisation werden in diesem Papier: ¹

- die rechtlichen Grundlagen vorgestellt;
- typische Beispiele von Signalisationen mit Verbesserungsbedarf vorgestellt;
- Empfehlungen für die Signalisierung abgeleitet.

Dabei ist zu betonen, dass eine systematische Erhebung des Ist-Zustandes (heutige Signalisation des Fuss- und Veloverkehrs) die Grundlage für eine korrekte und an die konkrete Situation angepasste Beschilderung bilden sollte.

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 Fahrbahnen oder Gehflächen?

Grundsätzlich ist zwischen Gehflächen² und Fahrbahnen zu unterscheiden. Gehflächen weisen gegenüber der Fahrbahn eine Niveaudifferenz auf (Trottoir), sind von dieser baulich abgetrennt (strassenbegleitender Fussweg) oder frei geführt (Fussweg). Ist auf Gehflächen ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, so ist besonders vorsichtig zu fahren und den Fussgängern/innen sowie Benützer*innen von fahrzeugähnlichen Geräten (fäG)³ der Vortritt zu gewähren (Art. 41 Abs. 2 VRV). Auf Fahrbahnen hat der Fahrzeugverkehr gegenüber dem Fussverkehr Vortritt (Art. 47, Abs. 6 VRV).

Auf Gehflächen ist die Signalisation mit Vorschriftssignalen in vielen Fällen nicht nötig. Trottoirs müssen nicht ausgewiesen werden, eine bauliche Abgrenzung ist ausreichend. Nach Art. 43 Abs. 1 SVG dürfen Wege, die offensichtlich nicht für den Fahrverkehr bestimmt sind, auch ohne Signalisation nicht befahren werden. Verdeutlicht wird das Fahrverbot beispielsweise durch Treppen oder Stufen im Wegverlauf, die Wegbreite (besonders schmale Wege), den Belag (Naturbelag, Verbundsteine, Plattenbelag, Pflasterung) oder bewusst platzierte Hindernisse (Poller oder Schranken). Im Zweifelsfall ist jedoch aus Gründen der Rechtssicherheit eine Signalisierung sinnvoll.



Baulich von der Fahrbahn abgetrennte Trottoirs müssen nicht speziell signalisiert werden.



Weg mit Schranke, wo keine Signalisation nötig ist. Es gilt automatisch ein Fahrverbot.

¹ Die vorliegenden Empfehlungen basieren auf dem Bericht: Fussverkehr Schweiz: Welchen Weg wie signalisieren? Geeignete Signalisation für den Fuss- und Veloverkehr – Zusammenfassung der Ergebnisse einer Untersuchung in den beiden Pilotgemeinden Bülach ZH und Bussy-près-Lausanne VD, Zürich 2014.

² Unter dem Begriff Gehflächen werden alle Bereiche zusammengefasst, welche ausschliesslich oder vorwiegend dem Fussgänger dienen wie Trottoirs, Fusswege und Fussgängerzonen, aber auch Flächen, welche im Strassenverkehrsrecht nicht definiert sind, wie z.B. Plätze oder platzartige Erweiterungen von Trottoirs und Fusswegen, sowie Aufenthaltsbereiche, welche nicht befahren werden (sollen).

³ Für die Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten gelten die für Fussgänger anwendbaren Verkehrsregeln (Art. 50a, Abs. 1 VRV).

2.2 Rote Vorschriftssignale

«Rote Vorschriftssignale» (Allgemeines Fahrverbot oder Teil-Fahrverbote) sind Fahrbahnsignalisationen. Auch wenn bestimmte Fahrzeugkategorien von der Benützung ausgeschlossen sind, so hat der verbleibende oder der (ausnahmsweise) zugelassene Fahrzeugverkehr grundsätzlich Vorrang. Innerorts ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf «generell Tempo 50 km/h» begrenzt, wobei die Geschwindigkeit gemäss Art. 32 SVG den Umständen anzupassen ist.

Zugelassener Fahrzeugverkehr: Mittels einer Zusatztafel kann der Geltungsbereich von Signalen konkretisiert werden. Mit dem Wort «ausgenommen» oder «gestattet» in Verbindung mit einem Symbol oder einer Aufschrift bedeutet, dass das Signal für die entsprechende Verkehrsart nicht gilt. (vgl. Art 63 VRV). Der Geltungsbereich der Fahrverbote kann somit für bestimmte Gruppen oder Zwecke zeitweise oder generell aufgehoben werden, z.B. für Anlieferung, Hotelzufahrt, Taxi, Anwohner, Berechtigte usw. Die Zusatztafel « gestattet» kann in Kombination mit dem allgemeinen Fahrverbot sowie mit dem Signal Einfahrt Verboten eingesetzt werden.

Signal	Bezeichnung	Zulassung für				
		Fussgänger	fäG ⁴	Velo	Leichte E-Velos ⁵	Übrige Motorfahräder
	Allgemeines Fahrverbot (Signal 2.01)	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
	Allgemeines Fahrverbot (Signal 2.01) mit Zusatztafel	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein
	Einfahrt verboten (Signal 2.02)	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
	Einfahrt verboten (Signal 2.02) mit Zusatztafel	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein
	Verbot für Fahrräder und Motorfahräder (Signal 2.05)	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
	Verbot für Motorfahräder (Signal 2.06)	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein
	Verbot für Motorwagen, Motorräder (Signal 2.13)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Verbot f. Motorwagen, Motorräder und Motorfahräder (Signal 2.14)	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein
	Verbot für Fussgänger (Signal 2.15)	Nein	Nein	Ja	Ja	Ja
	Verbot für fahrzeugähnliche Geräte (Signal 2.15.3)	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja

Tab. 1 Rote Vorschriftssignal (Fahrverbote)

⁴ Fahrzeugähnliche Geräte

⁵ Leicht motorisierte Elektro-Fahrräder

2.3 Blaue Vorschriftssignale

Fuss- und Radwege werden im Strassenverkehrsrecht als «besondere Wege» bezeichnet. Sie werden mit «blauen Vorschriftssignalen» signalisiert und sind dem Fuss- und Radverkehr gewidmet. Verlaufen Fuss- und Radwege entlang einer Fahrbahn, so besteht eine Benutzungspflicht.

Sind die Wege für Fussgänger/innen sowie Radfahrer/innen⁶ frei gegeben, so haben Radfahrer/innen auf Fussgänger/innen Rücksicht zu nehmen und, wo die Sicherheit es erfordert, diese zu warnen sowie nötigenfalls anzuhalten (Art. 33 Abs. 4 VRV). Diese Umschreibung kommt einem Vortrittsrecht des Fussgängers gleich. Die Geschwindigkeit muss entsprechend dem Fussgängeraufkommen angepasst werden.

Signal	Bezeichnung	Zulassung für				
		Fussgänger	fäG ⁷	Velo	Leichte E-Velos ⁸	Übrige Motorfahräder
	Fussweg (Signal 2.61)	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
	Fussweg «Radfahren gestattet» (Signal 2.61 mit Zusatztafel)	Ja	Ja	Ja	Nein	Nein
	Radweg (Signal 2.60)	Ja, wenn Trottoir / Fussweg fehlt	Ja, wenn Trottoir / Fussweg fehlt	Ja	Ja	Ja
	Rad- und Fussweg mit getrennten Verkehrsflächen (Signal 2.63)	Ja, auf der zugewiesenen Fläche	Ja, auf der zugewiesenen Fläche	Ja, auf der zugewiesenen Fläche	Ja, auf der zugewiesenen Fläche	Ja, auf der zugewiesenen Fläche
	Rad- und Fussweg mit gemeinsamen Verkehrsflächen (Signal 2.63.1)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
	Fussgängerzone (Signal 2.59.3)	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein
	Fussgängerzone «Radfahren gestattet» (Signal 2.59.3 mit Zusatztafel)	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein
	Begegnungszone (Signal 2.59.5)	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja

Tab. 2 Blaue Vorschriftssignale

⁶ Das Thema Reiten (Reitwege) wird hier nicht ausgeführt

⁷ Fahrzeugähnliche Geräte

⁸ Leicht motorisierte Elektro-Fahrräder

Bezogen auf die verschiedenen blauen Vorschriftssignale und Zonensignale gelten folgende Präzisierungen:

- Bei Fusswegen (Signal 2.61) ist das Befahren mit allen Fahrzeugen verboten. Die Tafel entspricht einem allgemeinen Fahrverbot. Ausnahmsweise kann der Radverkehr mit einer Zusatztafel « gestattet» zugelassen werden. Andere Ausnahmen sind nicht vorgesehen.
- Radwege (Signal 2.60) sind den Velofahrenden vorbehalten. Wo ein Trottoir oder ein Fussweg fehlt, dürfen Fussgänger/innen den Radweg mitbenützen.
- Auf Rad- und Fusswegen (Signal 2.63) mit getrennten Verkehrsflächen hat jede Kategorie den ihr durch das Symbol zugewiesenen Teil der Verkehrsfläche zu benützen.
- Auf Rad- und Fusswegen mit gemeinsamer Verkehrsfläche (Signal 2.63.1) können die zugelassenen Kategorien den Weg frei benützen, Rad- und Motorfahrradfahrende haben jedoch auf Fussgänger/innen Rücksicht zu nehmen.
- In Fussgängerzonen (Signal 2.59.3) gilt ein allgemeines Fahrverbot. Das Verkehrsregime entspricht in etwa einer Zonensignalisation mit dem Signal 2.01 «allgemeines Fahrverbot. Wird in Fussgängerzonen ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schritttempo gefahren werden und den Zufussgehenden muss der Vortritt gewährt werden. Vielerorts wird das Velo generell und weiterer Fahrzeugverkehr zu gewissen Zeiten oder für bestimmte Gruppen oder Zwecke zugelassen.
- In Begegnungszonen (Signal 2.59.5) sind alle Verkehrsteilnehmerkategorien zugelassen; die Fussgänger/innen haben Vortritt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h.

2.4 Hinweissignale

Hinweissignale geben zusätzliche Informationen, dienen zur Orientierung und sind für das Verhalten relevant. Mit Zusätzen können Präzisierungen angebracht werden:

- In Einbahnstrassen wird mit einem Hinweissignal angezeigt, dass Velogegegenverkehr zugelassen ist. (Signal 4.08.1).
- Das Signal «Sackgasse» 4.09 kennzeichnet eine Strasse, die nicht die nicht durchgehend befahrbar ist. In der bisherigen Praxis bezieht sich die Information nur auf den Motorfahrzeugverkehr. Um anzuzeigen, dass die Strasse für den Fuss- oder den Radverkehr durchgehend ist kann (neu ab 01.01.2016) das Signal «Sackgasse mit Ausnahmen» 4.09.1). verwendet werden.

		
Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern (Signal 4.08.1)	Sackgasse mit Ausnahme (Signal 4.09.1); weiterführend nur für Fussverkehr	Sackgasse mit Ausnahme (Signal 4.09.1); weiterführend für Fuss- und Radverkehr

Tab. 3 Hinweissignale

3 Signalisierungen mit Verbesserungspotenzial

Im Folgenden werden einige typische Situationen vorgestellt, bei denen die Signalisationen für den Fuss- und Veloverkehr falsch oder verbesserungsfähig sind:

Kategorie	Beispiel	Adäquate Signalisierung
<p>Mehrfachsignalisation Mehrfachsignalisationen sind unzulässig. Das Fusswegsignal schliesst ein allgemeines Fahrverbot mit ein. Die Doppelsignalisation legt den falschen Schluss nahe, dass das Fusswegsignal nicht ausreichen würde.</p>		 Fussweg (Signal 2.61)
<p>Fahrverbot statt Fussweg Offensichtliche Fusswegverbindungen werden häufig mit einem Fahrverbot signalisiert. Die Signalisierung eines Fussweges würde den öffentlichen Zugang bzw. den Durchgang unterstreichen.</p>		 Fussweg (Signal 2.61)
<p>Fahrverbotszone statt Fussgängerzone Die Zone ist zwar mit Fussgängerzone überschrieben, signalisiert ist aber ein allgemeines Fahrverbot.</p>		 Fussgängerzone (Signal 2.59.3)
<p>«Erfundene» Signale Vielorts bestehen Signale, welche in der Signalisationsverordnung nicht vorgesehen sind. Solche Signale sind unzulässig. Eine korrekte Signalisierung erhöht die Verständlichkeit und Rechtssicherheit.</p>		 und  Fussweg (Signal 2.61) Verbot für fahrzeughähnliche Geräte (Signal 2.15.3)
<p>Durchgängigkeit für den Fuss- und Veloverkehr nicht ersichtlich Bei Erschliessungsstrassen ist häufig nicht ersichtlich, ob sie für alle Verkehrsteilnehmenden undurchlässig ist oder ob für den Fuss- und Veloverkehr eine durchgehende Verbindung zur Verfügung steht.</p>		 «Sackgasse mit Ausnahmen» 4.09.1
<p>Markierung widerspricht Signalisation Die Markierung stimmt nicht der Signalisation überein. Beispiel: Abgesehen von der unnötigen Mehrfachsignalisation, können isolierte Velopiktogramme als vortrittsberechtigende Fläche für Velofahrende interpretiert werden. Deshalb sollten beide zugelassenen Kategorien auf den Boden markiert werden.</p>		 Rad- und Fussweg mit gemeinsamen Verkehrsflächen (Signal 2.63.1)

Tab. 4 Typische Beispiele von Signalisationen mit Verbesserungspotenzial

4 Empfehlungen

Für die Signalisierung von Wegen, welche ausschliesslich oder vorwiegend dem Fuss- und Veloverkehr dienen werden folgende Grundsätze abgeleitet.

- Einheitlich signalisieren
- Möglichst wenige und allgemein verständliche Tafeln anwenden
- Signalisation und Markierung als Einheit betrachten
- «Blau statt Rot» signalisieren
- Wegweisenden Charakter der Signalisation berücksichtigen
- Signalisation systematisch überprüfen
- Etappierte Umsetzung

4.1 Einheitlich signalisieren

Es ist zielführend, dass vergleichbare Situationen einheitlich signalisiert werden. Sind Wegverbindungen, welche vom Typ her gleich aussehen und wo grundsätzlich die gleichen Zulassungen und Einschränkungen gelten, immer wieder anders signalisiert, so sinkt die Verständlichkeit und die Akzeptanz der Signalisation. Auch Zusatztafeln sollen möglichst einheitlich aufgebaut und formuliert werden.

Häufige Negativ-Beispiele:

- Ein Fussweg ist mit dem Signal 2.61 «Fussweg» gekennzeichnet, die gleich aussehende Fortsetzung jedoch mit einem «allgemeinen Fahrverbot» (Signal 2.01).
- In einer Richtung besteht ein Fahrverbot, in der Gegenrichtung wird kein Signal verwendet.
- Eine Veloverbindung ist mit einer Tafel «Verbot für Motorwagen und Motorräder» (Signal 2.13) signalisiert. Die Fortsetzung mit dem Signal «Radweg» (Signal 2.60).
- Manchmal wird die Durchgängigkeit der Sackgasse für den Fuss- und Veloverkehr angezeigt, manchmal jedoch nicht, obwohl an beiden Orten eine für den Fuss- und Veloverkehr weiterführende Verbindung besteht.

Faustregel:

- Vergleichbare Situationen identisch signalisieren.

4.2 Möglichst wenige und allgemein verständliche Tafeln anwenden

Die Zahl der Tafeln soll möglichst minimiert werden. Auf den Zusatztafeln sind einfache und verständliche Angaben zu formulieren. Piktogramme sind schneller erfassbar als Text. Beispielsweise ist die Zusatztafel « gestattet» einer Zusatztafel «Fahrrad gestattet» vorzuziehen. Wird der Geltungsbereich der Fahrverbote zeitweise oder für bestimmte Zwecke aufgehoben, so sollen – soweit inhaltlich sinnvoll – gleichartige Erleichterungen gewährt werden.

Eine zu grosse Detaillierung der Signalisation wird nicht verstanden und als Folge davon weniger beachtet.

Faustregeln:

- Auf einfache und verständliche Signalisation achten.
- Bei jedem Signalstandort soll geprüft werden, ob die gleiche Rechtswirkung mit weniger Tafeln oder weniger Text gemacht werden kann.
- «Erfundene» Signale sind zu ersetzen; es sind Signale, die mit der SSV kompatibel sind, zu verwenden.

4.3 Signalisation und Markierung als Einheit betrachten

Viele Zufussgehende und Velofahrende achten eher auf Bodenmarkierungen als auf Verkehrsschilder. Signalisation und Markierung sind deshalb als Einheit zu betrachten und miteinander abzustimmen. Denn wenn sich diese beiden Elemente widersprechen, bestehen potenziell gefährliche Situationen. Widersprüche in Bezug auf geltendes Verkehrsregime und erwünschter Verkehrsführung sind auszuräumen.

Beispiel:

- Auf Rad- und Fussweg mit gemeinsamen Verkehrsflächen (Signal 2.63.1) können isolierte Velopiktogramme als vortrittsberechtigte Fläche für Velofahrende interpretiert werden und deshalb zu Konflikten zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden führen. Die Ergänzung mit einem Fussgängerpiktogramm – übereinander nicht nebeneinander – fördert die Verständlichkeit der gemeinsamen Fläche.

Faustregeln:

- Signalisation und Markierung für den Fuss- und Veloverkehr müssen miteinander in Einklang stehen.
- Markierungen unterstützen das geltende Verkehrsregime visuell und sollen die Verkehrsführung optimieren.

4.4 «Blau statt Rot» signalisieren

Positiv statt Negativ kommunizieren: Damit die Hauptnutzer einer Verbindung direkt angesprochen werden, wird mit einem blauen Vorschriftssignal gezeigt, wer Hauptnutzer einer Strasse oder eines Weg ist und nicht, wer von der Benutzung ausgeschlossen wird (rotes Vorschriftssignal).

Beispiel:

- Bei der Umsetzung des Verkehrskonzepts Innenstadt Basel, die die Schaffung einer fussgängerfreundlichen Kernzone vorsieht, wird dieser Ansatz angewendet: Statt Fahrverboten werden nach Möglichkeit Fuss- und Radwege signalisiert. Fahrverbotszonen werden als Fussgängerzonen beschildert.

Faustregel:

- Wenn möglich blaue statt rote Vorschriftssignale verwenden.

4.5 Wegweisenden Charakter der Signalisation berücksichtigen

Die blauen Vorschriftssignale für den Fuss- und Veloverkehr werden zwar eingesetzt, um das geltende Verkehrsregime anzuzeigen (Wer darf eine Verkehrsfläche benutzen?). Sie geben darüber hinaus Gewähr, dass es sich um durchgehende Verbindungen handelt und sind damit «wegweisend».

Faustregel:

- Beim Einsatz von blauen Signalen ist der wegweisende Charakter der Signalisation zu berücksichtigen.

4.6 Signalisation systematisch überprüfen

Um die Signalisation des Fuss- und Veloverkehrs kurz- oder mittelfristig konsistent auszugestalten, ist eine systematische Ist-Zustandsanalyse sinnvoll. Sie besteht aus folgenden Arbeitsschritten:

- Erheben aller Signaltafeln, die vornehmlich dem Fuss- und Veloverkehr dienen
- Überprüfung der Wege die nicht signalisiert sind
- Überprüfen ob der Velogegenverkehr in Einbahnstrassen zugelassen werden kann
- Festhalten der Standorte der Signale auf Plan
- Aufbau einer Liste /Datenbank mit:
 - Kurzbeschreibung der Situation
 - Grobbeurteilung der einzelnen Situationen
 - Formulierung des allfälligen Bedarfs zur Umsignalisation inkl. Änderungsvorschlag
- Definition des gesamten Handlungsbedarf inklusive Prioritätenfestsetzung

Standort und Situation			Aktuelle Signalisation		Intervention und Gründe			Neue Signalisation		
NR	Bild	Strasse und Verortung Durchgängigkeit	Signal	Zusatztafel	Handlungsbedarf	Art der Intervention	Grund und Bemerkungen	Signal	Zusatztafel	
417		Im Stumpfen / Richt. Unterweg	Fussgänger / Velo	 2.14 Art. 19 SSV	-	Ja	Signal und Zusatztafel ändern	FG priorisieren	 2.61 Art. 33 SSV	 gestattet

Tab. 5 Beispiel – Liste mit dem Handlungsbedarf für die Änderung der Signalisation des Fuss- und Veloverkehrs

4.7 Etappierte Umsetzung

Der finanzielle Aufwand zur Umsignalisation von Fuss- und Veloverkehrssignalen ist insgesamt eher gering, insbesondere wenn er im Rahmen der normalen Betriebs- und Unterhaltsarbeiten organisiert und bewältigt wird. Für die Umsetzung wird ein etappiertes Vorgehen vorgeschlagen. Dabei sind folgende Überlegungen wegleitend:

1. Priorität – Falsche Signalisationen ersetzen:

Die Erfahrungen zeigen, dass nur ein relativ kleiner Teil des Handlungsbedarfs falsche Signalisationen betrifft, die zu rechtlich unklaren Situationen führen. Es handelt sich meist um:

- Mehrfachsignalisationen
- Signale, die der SSV widersprechen
- Situationen, wo das Zusammenspiel von Signalisation und Markierung missverständlich ist.

2. Priorität – Regime signalisieren, das die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs besser berücksichtigt

Mengenmässig den grössten Handlungsbedarf betreffend Situationen, wo die Signalisation zwar korrekt ist, aber aus Sicht des Fuss- und Veloverkehr nicht mit dem erwünschten Verkehrsregime übereinstimmt:

- Vielerorts sind Wege und untergeordnete Zufahrts- oder Erschliessungsstrassen mit einem «allgemeinen Fahrverbot» (Signal 2.01) belegt, obwohl in der Praxis die Velos den Weg benutzen und auch keine Probleme bekannt sind.
- Einbahnstrassen, die für den Veloverkehr geöffnet werden könnten.
- Teilfahrverbote (Signal 2.14 bzw. 2.13), welche als Fusswege ( gestattet) bzw. als gemeinsame Fuss- / Radwege signalisiert werden könnten («Blau statt Rot»).

3. Priorität – Zusatzinformationen für den Fuss- und Veloverkehr:

Die Signalisation ist oft nur auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und berücksichtigt den Fuss- und Veloverkehr nur ungenügend. Mit gezielten Ergänzungen ist es möglich, den Zufussgehenden und Velofahrenden zusätzliche und für sie nützliche Informationen zur Verfügung zu stellen:

- Am Eingang von Sackgassen kann mit Piktogrammen « » die Durchlässigkeit für den Fuss- und Radverkehr angezeigt werden.

5 Relevante Rechtsgrundlagen und Normen

Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG
Verordnung über Fuss- und Wanderwege FVV
Strassenverkehrsgesetz SVG
Signalisationsverordnung SSV
Verkehrsregelnverordnung VRV

VSS SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr, Grundlagen
VSS SN 640 070 Fussgängerverkehr, Grundlagen
VSS SN 640 829a Signalisation Langsamverkehr



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera