

Einheitliche Signalisation zur Förderung des Langsamverkehrs

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) will eine neue, leicht verständliche Signalisation der Langsamverkehrsnetze einführen. Rund 60'000 Kilometer Wanderwege und über 20'000 Kilometer Velo- und Mountainbikewege sollen darum schrittweise, schweizweit einheitlich und somit kundengerecht signalisiert werden, um dem zurzeit starken Wachstum in diesem Sektor gebührend Rechnung zu tragen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG) und Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) zuständig für die Vorschriften über die Signalisation der Netze für den Langsamverkehr (LV) in der Schweiz. Mit dem Entwurf der neuen Norm "Signalisation Langsamverkehr" will das ASTRA die bisher separat geregelten Vorschriften über die Signalisation der Wander-, Velo- und Mountainbikewege und die neue Signalisation von Wegen für Inline-Skates (so genannte fahrzeugähnliche Geräte) in einem einzigen Erlass integrieren.

Bevölkerung, Behörden und Tourismusbranche profitieren von diesem neuen Erscheinungsbild der LV-Signalisation:

1. Die neue Signalisation der LV-Netze fördert den Wiedererkennungseffekt beim Publikum, vereinfacht ihre Benutzung und fördert so den LV im Alltags- und Freizeitverkehr.
2. Die zuständigen Behörden (Kantone, Verbände und Private) erhalten eine praxistaugliche, verlässliche Norm zur Bewirtschaftung der Signalisation auf den LV-Netzen.
3. Die verbindliche Norm soll eine schweizweit einheitliche, kohärente und auf Bestehendem aufbauende Signalisation sicherstellen. Damit sind Voraussetzungen und Strukturen geschaffen, welche ein effizientes und effektives Realisieren und Vermarkten innovativer Tourismusvorhaben unterstützen.

Die neuen Bestimmungen bauen grundsätzlich auf der heute bereits bestehenden Signalisation auf, sorgen aber für ein einheitlicheres Erscheinungsbild. Sowohl bezüglich Form, Typografie und Sprache als auch bezüglich Farbgebung soll es in Zukunft eine klare Linie geben. Ein zentraler Punkt ist die Einführung einer Routenkennzeichnung für Wanderwege – eine Grundvoraussetzung für das analog zum "Veloland Schweiz" zurzeit im Entstehen begriffene Projekt "Wanderland Schweiz".

Bis zum Jahr 2026 sind gemäss dem vorliegenden Entwurf die LV-Netze in der Schweiz nach den neuen Grundsätzen zu signalisieren. Es geht um insgesamt rund 80'000 km – ein Netz in derselben Grössenordnung wie das gesamte Schweizer Strassennetz. Die lange Übergangsfrist wurde gewählt, damit die bestehenden Signale nicht vor Ablauf ihrer Lebensdauer ausgewechselt werden müssen.

Der Entwurf der Norm wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) sowie Fachleuten aus den Kantonen und Verbänden erarbeitet. Er wird nun den Kantonen und den interessierten Organisationen bis zum 10. September 2005 zur Anhörung unterbreitet.

Bern, 4. Juli 2005

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Presse- und Informationsdienst

Auskünfte: Bundesamt für Strassen, Informationsdienst, 031 324 14 91

Weitere Informationen sind unter www.langsamverkehr.ch verfügbar.



SN 640 829 Signalisation Langsamverkehr



Erläuterungsbericht zur Anhörung

30. Juni 2005

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Ausgangslage | 3 |
| 2 | Ziele der Normrevision..... | 4 |
| 3 | Vorgehen | 4 |
| 4 | Verbindlichkeit der Inhalte | 5 |
| 5 | Vorgaben aus der Revision der SSV | 5 |
| 6 | Grundzüge der neuen Norm | 6 |
| 6.1 | A Allgemeines..... | 6 |
| 6.2 | B Signalelemente | 6 |
| 6.3 | C Signalbeispiele..... | 6 |
| 6.4 | D Informationstafeln, Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignale | 6 |
| 6.5 | Anhang | 6 |
| 7 | Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen..... | 7 |
| 7.1 | Grundsätzlicher Entscheid..... | 7 |
| 7.2 | A Allgemeines..... | 7 |
| 7.3 | B Signalelemente | 8 |
| 7.4 | C Signalbeispiele..... | 10 |
| 7.5 | D Informationstafeln, Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignale | 10 |
| 7.6 | Anhang | 11 |
| 8 | Finanzielle Auswirkungen | 11 |
| 9 | Auswirkungen auf den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit..... | 11 |
| 10 | Auswirkungen auf die Wirtschaft | 12 |
| 11 | Inkrafttreten und Übergangsfristen | 12 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|-------|--|
| ASTRA | Bundesamt für Strassen |
| bfu | Beratungsstelle für Unfallverhütung |
| BUWAL | Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft |
| FäG | Fahrzeugähnliche Geräte (Inline-Skates u.a.m.) |
| FWG | Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege |
| FWV | Verordnung über Fuss- und Wanderwege |
| LLV | Leitbild Langsamverkehr (Entwurf) |
| LV | Langsamverkehr |
| Pkm | Personenkilometer |
| SAW | Schweizer Wanderwege |
| SSV | Signalisationsverordnung |
| SVG | Strassenverkehrsgesetz |
| TCS | Touring-Club der Schweiz |
| UVEK | Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| VRV | Verkehrsregelnverordnung |
| VSS | Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute |

1 Ausgangslage

Die Signalisation für Wanderwege wurde bisher auf der Basis des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) und der Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV), Art. 4 Abs. 2 in der «Richtlinie für die Markierung der Wanderwege» geregelt. Die Richtlinie stammt aus dem Jahr 1992 und wurde durch das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und die Schweizer Wanderwege (SAW) herausgegeben. Seither hat die Zuständigkeit für das FWG vom BUWAL zum Bundesamt für Strassen (ASTRA) gewechselt.

Die Signalisation von Velowegen und Mountainbikewegen wurde bisher auf der Basis des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und der Signalisationsverordnung (SSV), Art. 115 Abs. 1 in der Norm SN 640 829 «Strassensignale, Wegweiser für Radrouten» geregelt. Diese Norm wurde 1997 vom Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) herausgegeben und durch das Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) als verbindliche Weisung gemäss Art. 115 Abs. 1 der SSV festgelegt.

Die Signalisation für fahrzeugähnliche Geräte (FäG) wurde bisher erst in Form eines Verbots für FäG (Signal 2.15.3) in der SSV geregelt. Zusätzlich bestand eine Bewilligung des ASTRA für die Signalisation von FäG-Wegen im Rahmen eines Pilotprojektes für die Expo.02. Per 1.3.2006 wird diese Signalisation definitiv in die SSV aufgenommen.

Diese Anpassung der SSV veranlasste den VSS, eine Überarbeitung der SN 640 829 in Angriff zu nehmen, und für diese Aufgabe eine Spezialkommission seiner Expertenkommission 3.01 einzusetzen. Im Verlaufe dieser Arbeiten wurde beschlossen, auch die Signalisation der Wanderwege in die Norm zu integrieren. Bei der Revision galt es, verschiedene neue Entwicklungen zu berücksichtigen:

- Der Entwurf des Leitbildes zur Förderung des Langsamverkehrs (LLV) des UVEK von 2002 postuliert das strategische Ziel eines gesamtschweizerisch einheitlichen Leit- und Informationssystems für alle Formen des Langsamverkehrs (LV), d.h. der Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch menschliche Muskelkraft.
- Die Vorschriften zur Signalisation der Wanderwege müssen an die geänderten Bedürfnisse angepasst werden (z.B. Integration der Alpinwanderwege).
- Das Projekt Veloland Schweiz hat sich seit der Eröffnung 1998 mit den neun nationalen Routen erfolgreich am Markt etabliert und wird derzeit in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Tourismusorganisationen um ca. fünfzig regionale Routen erweitert.
- Seit der Revision der Verkehrsregelverordnung (VRV) im Frühling 2002 sind die Rahmenbedingungen für das Inline-Skating und ähnliche neue Mobilitätsformen durch die Einführung des Begriffs FäG und der entsprechenden Regeln geklärt.
- Die Stiftung Veloland Schweiz entwickelt derzeit in Zusammenarbeit mit den Kantonen und Tourismusorganisationen und mit Unterstützung der zuständigen Bundesämter die Projekte Wanderland, Mountainbikeland und Skatingland Schweiz, analog und ergänzend zu Veloland Schweiz.

2 Ziele der Normrevision

Mit der Revision und weitgehenden Neufassung der SN 640 829 will das ASTRA einen wichtigen Schritt zur Vereinheitlichung der LV-Signalisation machen. Angesichts der oben skizzierten Ausgangslage sollen einerseits Möglichkeiten zur Abdeckung der neuen Bedürfnisse geschaffen und andererseits rechtzeitig verbindliche Leitplanken für eine geordnete Entwicklung gesetzt werden. Insbesondere verfolgt die Revision folgende Ziele:

- Regelung der Signalisation von Wander-, Velo-, Mountainbike- und FäG-Wegen in einem einzigen Erlass auf Bundesebene.
- Gewährleistung einer schweizweit einheitlichen und kohärenten, auf bereits bestehendem aufbauenden Signalisation.
- Bereitstellung praxistauglicher und zielpublikumsorientierter Regelungen, welche Leitplanken für die Gewährleistung der Einheitlichkeit der von Kantonen, Verbänden und Privaten realisierten LV-Signalisationen setzen.
- Schaffung der Voraussetzungen für die Realisierung der Projekte Wanderland, Mountainbikeland und Skatingland Schweiz.
- Festlegung eines Rahmens, welcher die Vermarktung der LV-Netze durch die Privat- und insbesondere die Tourismuswirtschaft sowie das Sponsoring von LV-Signalisationsprojekten ermöglicht.
- Gute Einbettung der LV-Signalisation in die allgemeine Strassensignalisation und die Signalisation der öffentlichen Verkehrsmittel.

3 Vorgehen

In der VSS-Spezialkommission zur Überarbeitung der SN 640 829 haben seit März 2004 Vertreterinnen und Vertreter des ASTRA, von kantonalen Fachstellen (Fuss- und Wanderwege, Velo, Polizei), der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), der Stiftung Veloland Schweiz, des TCS, der SAW und der Signalindustrie mitgearbeitet.

In einer ersten Phase wurde dabei die Signalisation der Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege überarbeitet, ergänzt und auf den neuesten Stand gebracht. Anschliessend erfolgten die Arbeiten zur nahtlosen Integration der Wanderwegsignalisation. Der dabei resultierende Entwurf der neuen Norm wurde am 19. Mai 2005 von der VSS Fachkommission 3 zuhanden der Anhörung verabschiedet.

Alle wichtigen Entscheide, welche im Verlauf dieser Arbeiten getroffen wurden, werden in den Kapiteln 5 und 6 erläutert. Sie werden im Fragekatalog zur Anhörung nochmals zur Diskussion gestellt.

4 Verbindlichkeit der Inhalte

Die neue Norm soll gleichzeitig als Richtlinie nach Artikel 4 Abs. 2 der Fuss- und Wanderwegverordnung (FWV) und als Weisung gemäss Art. 155 Abs. 1 der Signalisationsverordnung (SSV) für die Vollzugsbehörden verbindlich erklärt werden¹. Sie soll deshalb als Konkretisierung der FWV und der SSV sämtliche praxisrelevanten Bestimmungen enthalten, deren Einhaltung für die Gewährleistung einer einheitlichen LV-Signalisation nötig ist.

Zusätzlich kann das ASTRA weiterführende, nicht verbindliche Empfehlungen wie zum Beispiel Signalisationsbeispiele für Standardsituationen oder Signalbibliotheken in Form von Vollzugshilfen veröffentlichen.

Die übrigen, nicht die Signalisation betreffenden Inhalte der Wanderweg-Richtlinie des BUWAL von 1992², bleiben weiterhin gültig, bis sie durch die vom ASTRA geplanten neuen Vollzugshilfen zur Planung sowie zum Bau und Unterhalt der Wanderwege ersetzt werden. Ebenfalls in Vorbereitung ist eine Vollzugshilfe zur Planung der Velorouten.

5 Vorgaben aus der Revision der SSV

Einige grundsätzliche Entscheide wurden schon im Rahmen der aktuellen Revision der SSV getroffen, welche voraussichtlich im August 2005 vom Bundesrat verabschiedet wird. Sie werden hier erläutert, können aber nicht mehr zur Diskussion gestellt werden:

Rote Farbe für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wegweiser

Zur Gewährleistung eines einheitlichen und harmonischen Erscheinungsbildes der Signalisation wurde auf die Einführung neuer Signalfarben (z.B. für FäG-Wege) verzichtet.

Einführung tabellarischer Wegweiser für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege

An Verzweigungen mehrerer LV-Wege ist in gewissen Situationen die Signalisation mit tabellarischen Wegweisern die einfachere Lösung als mit Pfeilwegweisern.

Änderung der Form der Bestätigung für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege; Einführung kleiner Vorwegweiser

Mit der Änderung vom Rhombus zum Rechteck können Routenfelder in Standardgrösse in die Bestätigung integriert und dadurch in vielen Fällen die Routen besser gekennzeichnet werden. Ausserdem wird die Signalisation insgesamt in ihrer Formensprache einfacher und kohärenter.

Mit einem gezielten Einsatz der Vorwegweiser kann bei kleineren Verzweigungen der Signalisationsaufwand deutlich verringert werden.

¹ Ausnahme: Die Ziffer 9 geht über den Geltungsbereich der SSV hinaus und kann deshalb nicht als verbindlich erklärt werden.

² Bezugsquelle: Schweizer Wanderwege SAW, Monbijoustrasse 61, Postfach, CH-3000 Bern

Einführung eines Ende-Signals für Velo-, Mountainbike- und FäG-Routen

Mit diesem Signal kann das Ende einer Route bezeichnet werden, wenn dieses nicht durch das Erreichen eines deutlich erkennbaren Ziels wie einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs oder eines Ortszentrums klar ersichtlich ist. Sein Einsatz ist z.B. auch sinnvoll, wenn am Ende einer FäG-Route die Benützung einer für fahrzeugähnliche Geräte ungeeigneten Veloroute verhindert werden soll.

6 Grundzüge der neuen Norm

Die neue SN 640 829 «Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr» ist in die folgenden Kapitel gegliedert:

6.1 A Allgemeines

Hier wird insbesondere mit Blick auf das erweiterte Zielpublikum in die Rahmenbedingungen der LV-Signalisation eingeführt. Dieses Kapitel wurde daher gegenüber anderen VSS Normen inhaltlich erweitert: es enthält auch Hinweise über die Einbettung der Norm in das Bundesrecht, allgemeine Anforderungen an die Signalisation, (insbesondere auch Empfehlungen zum Signalisationsmaterial) sowie Hinweise zu Verfahren und Zuständigkeiten.

6.2 B Signalelemente

In diesem Kapitel werden die einzelnen Elemente der LV-Signale geregelt. Die Gliederung nach Signalelementen und die gewählte synoptische Darstellung erlauben eine gute und leicht verständliche Darstellung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden zwischen den Mobilitätsformen des LV. Damit wird ein funktionales und gut verständliches Instrumentarium zur Gestaltung der Signale bereitgestellt.

6.3 C Signalbeispiele

Hier werden die wichtigsten Standardsignale beispielhaft dargestellt. Die in der Praxis notwendigen Variationen können aus den abgebildeten Beispielen einfach abgeleitet werden.

6.4 D Informationstafeln, Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignale

In diesem Kapitel werden einerseits die Informationstafeln geregelt. Dadurch soll die Vereinheitlichung der LV-Signalisation gefördert werden.

Andererseits werden wichtige Anwendungsbeispiele von Verbots- und Gefahrensignalen gemäss SSV aufgeführt. Der Ersatz der bisher teilweise verwendeten Texttafeln durch die einfacher verständliche SSV-Symbolik entspricht einer besseren Kundenorientierung der Signalisation.

6.5 Anhang

Der Anhang richtet sich primär an das operativ tätige Fachpersonal. Er enthält detaillierte Angaben und Abmessungen zu einzelnen Signalelementen und zu den wichtigsten Signalbeispielen. Damit können in praktisch allen Anwendungsfällen Gestaltungsformen und Masse der Signale direkt der Norm entnommen werden. Für die restlichen

(Sonder-)Fälle besteht mit den Signalelementen ein gutes Instrumentarium zur Gewährleistung der Einheitlichkeit der Signalisation.

Ausserdem enthält der Anhang eine Karte mit den Hauptzielen für Velo-, Mountainbike- und FäG-Routen, wie sie für eine koordinierte Entwicklung der Wegweisung für diese LV-Formen wichtig sind. Diese Hauptziele wurden bereits im Rahmen der Entwicklung des Projekts Veloland Regional von den zuständigen Fachstellen der Kantone festgelegt.

7 Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen

Nachfolgend werden die getroffenen Entscheide und die neuen Bestimmungen der Norm im Einzelnen erläutert, so weit sie nicht selbsterklärend sind. Die Reihenfolge richtet sich nach den Ziffern der Norm und nach dem Fragekatalog.

7.1 Grundsätzlicher Entscheid

Integration der LV-Signalisation gemäss FWG und SVG in eine gemeinsame Norm (Frage 1 im Fragekatalog)

LV-Wegnetze bestehen nicht nur aus explizit für den LV gebauten Wegen, sondern aus Strassen und Wegen verschiedenster Kategorien. Die LV-Wege werden daher nicht primär über ihr bauliches Erscheinungsbild, sondern über die Signalisation identifiziert. Deshalb ist eine einheitliche und verständliche Signalisation ein zentraler Baustein für die Förderung des LV. Mit der vorgeschlagenen Harmonisierung der LV-Signalisation soll ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Qualität dieses Systems gemacht werden.

7.2 A Allgemeines

Geltungsbereich: Wanderwege inklusive Berg- und Alpinwanderwege sowie Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege (Frage 2 im Fragekatalog / Ziffer 2 der Norm)

Folgende Signalisationen fallen nicht in den Geltungsbereich der vorliegenden Norm:

- **Fusswegnetze:** Verschiedene Städte und Gemeinden haben zahlreiche sehr unterschiedliche Signalisationssysteme für den Fussverkehr realisiert. Es existiert allerdings keine ausgereifte Lösung, welche mit günstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis kurzfristig schweizweit umsetzbar wäre – sofern dies überhaupt mehrheitlich gefordert würde.
- **Saisonale Signalisationen** wie z.B. Winterwanderwege oder Schneeschuhpfade.
- **Lokale Angebote** wie z.B. Waldlehrpfade, Lauf-Treffs, Vita-Parcours, Planetenwege, Nordic-Walking-Trails, Rollstuhlwanderwege etc.
- **Touristische Signalisation** (braun), da diese Signalisation grundsätzlich für alle Mobilitätsformen gilt und im Rahmen der SN 640 827 geregelt ist.
- **Nicht-LV-Wege** wie Reitwege, Skipisten oder Langlaufloipen.

Übergangsfristen (Frage 3 / Ziffer 2)

Die Norm soll für neue Signale sofort gelten und insbesondere die einheitliche Routensignalisation der Projekte Wanderland, Mountainbikeland und Skatingland Schweiz ermöglichen.

Die Norm schafft in den meisten Fällen nur geringe Differenzen zur bisherigen Signalisation. Aus Kosten/Nutzen-Sicht wäre deshalb ein durch die Norm verursachter Ersatz von Signalen vor dem Ende ihrer Lebensdauer i.d.R. nicht vertretbar. Deshalb ist für den Ersatz bestehender Signale eine lange Übergangsfrist bis 2026 vorgesehen.

Als Ausnahme gilt für Rundstreckenwegweiser und rhombusförmige Bestätigungstafeln für Velorouten eine kürzere Übergangsfrist, weil sie im Erscheinungsbild stark von der revidierten SSV abweichen. Gemäss den Übergangsbestimmungen der SSV müssen sie bis 2012 ersetzt oder entfernt werden.

Einheitliche Definitionen für alle LV-Wege und -Routen (Frage 4 / Ziffern 6.5 – 6.13)

In der Norm werden die Anforderungen an die Infrastruktur (Weg), die Verkehrsbeziehungen (Route) und an die Benützer und Benützerinnen nach einheitlichen Kriterien definiert. Diese Definitionen bereinigen die Inkonsistenzen und Lücken zwischen FWG, SVG und VSS-Normen.

Festlegung der Anforderungen an Material und Unterhalt (Frage 5 / Ziffern 8 und 9)

Damit die Qualität der Signalisation dauerhaft sichergestellt ist, muss einerseits das eingesetzte Material hohen Anforderungen genügen und andererseits die Signalisation regelmässig überprüft und unterhalten werden.

7.3 B Signalelemente**Einführung eines Mobilitätspiktogramms für das Bergwandern (Frage 7 / Ziffer 10)**

Damit kann die Lücke zwischen dem Piktogramm für das Wandern und dem Piktogramm für das Alpinwandern geschlossen werden. Alle drei Piktogramme werden jedoch nur auf Signalen angewandt, wo sie die Klarheit der Information und damit die Verständlichkeit der Signale verbessern.

Kombination von Velo-, Mountainbike- und FäG-Piktogrammen und Routenfeldern auf einem Signal (Frage 8 / Ziffer 10)

Mit der Möglichkeit, Angaben für Velo-, Mountainbike- und FäG-Routen auf einem Signal zu kombinieren kann die Anzahl benötigter Signale massgeblich reduziert werden, ohne dass dabei die Klarheit und Übersichtlichkeit beeinträchtigt werden.

Verzicht auf die braune Signalisation von Kultur- und Themenwanderwegen wie z.B. dem Jakobsweg; (Frage 9 / Ziffern 11 und 16)

Damit soll die Signalisation der Wanderwege vereinheitlicht und ihrer Vermischung mit derjenigen der allgemeinen touristischen Signalisation Einhalt geboten werden. Kultur- und Themenwanderwege sollen in Zukunft auf gelbem Wegweiser mit grünem Rou-

tenfeld signalisiert werden (für das Beispiel Jakobsweg ist die entsprechende Umsignalisierung als nationale Route im Rahmen von Wanderland Schweiz vorgesehen).

***Aufhebung der Sonderform zur Signalisation der Jurahöhenwege
(Frage 10 / Ziffern 11 und 16)***

Mit dem Verzicht auf die bisher als Ausnahmeregelung mögliche Signalisation der Jurahöhenwege mit einer gelb-roten Spitze soll die Signalisation der Wanderwege vereinheitlicht, und im Rahmen der Übergangsfrist diese alte Sonderform aufgehoben werden. Die Jurahöhenwege können in Zukunft ebenfalls mit einem grünen Routenfeld gekennzeichnet werden (im Sinne einer nationalen und/oder regionalen Route).

Einführung der Schrift ASTRA Frutiger Standard für die Signalisation der Wanderwege (Frage 11 / Ziffer 12)

Mit der Einführung der bereits für alle SSV-Signale gültigen Schrift ASTRA Frutiger auch für die Wanderwegsignale soll das einheitliche Erscheinungsbild der Signalisation gefördert werden. Diese Schrift wurde vom renommierten Schweizer Schriftgestalter Adrian Frutiger zur Verbesserung der Lesbarkeit von Signalen entworfen.

Auf LV-Signalen kann sie in reduzierter Laufweite verwendet werden, so dass sie kaum mehr Raum als die für Wanderwege bisher verwendete Helvetica schmal in Anspruch nimmt. Die Frutiger und die Helvetica unterscheiden sich nicht so stark, als dass ihre gleichzeitige Verwendung am selben Standort während der Übergangsfrist uneinheitlich wirken würde.

***Einführung des Standortfeldes bei Velo-, Mountainbike- und FäG-Wegweisern
(Frage 12 / Ziffer 15)***

Mit dem bei den Wanderwegen schon lange bewährten Standortfeld kann mit kleinem Signalisationsaufwand ein Ort oder eine Ortschaft bezeichnet werden. Dies erlaubt insbesondere auf Mountainbikewegen die Verwendung von Flurnamen als Ziele auf Wegweisern.

Einführung des Routenfeldes für Wander-, Bergwander-, Mountainbike- und FäG-Routen (Frage 13 / Ziffer 16)

Mit der Einführung der neuen Routenfelder können Routen für die genannten Mobilitätsformen nach dem gleichen System wie beim Netz von Veloland Schweiz signalisiert werden.

***Festlegung einer verbindlichen Farbe des Routenfeldes pro Mobilitätsform
(Frage 14 / Ziffer 16)***

Die Routenfelder sollen pro Mobilitätsform neu national einheitlich in der selben Farbe ausgeführt werden. Die gewählten Grundfarben können z.B. auch als Basis für die kartografische Kommunikation von LV-Routen auf Informationstafeln oder auf Übersichtskarten der Kombinierten Mobilität verwendet werden.

7.4 C Signalbeispiele

Velofahrende, Mountainbiker und FäG-Benutzerinnen bewegen sich deutlich schneller als zu Fuss Gehende. Ihre Signalisation muss deshalb höheren Wahrnehmbarkeitsansprüchen genügen als jene der Wanderwege. Daraus ergibt sich eine grössere Vielfalt der nötigen Signalbeispiele, welche in der Regel von der Signalisation für den allgemeinen Verkehr abgeleitet werden.

Einführung einer aufgemalten Bestätigung und eines aufgemalten Richtungspfeils für Mountainbikewege (Frage 16 / Ziffer 23)

Analog zu den bewährten aufgemalten Bestätigungen und Richtungspfeilen der Wanderwege sollen auch auf Mountainbikewegen abseits der öffentlichen Strassen an Stellen, wo kein Signal angebracht werden kann, solche Markierungen verwendet werden können. So kann das Setzen zahlreicher neuer Signalstände vermieden und damit auch eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verhindert werden.

Für Velo- und FäG-Wege, welche in der Regel auf öffentlichen Strassen verlaufen, sind solche Markierungen zu wenig gut wahrnehmbar und dürfen deshalb nicht verwendet werden.

7.5 D Informationstafeln, Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignale

Normierung der Informationstafeln (Frage 18 / Ziffern 24 und 25)

Mit der Integration der Informationstafel in die Norm soll die Vermarktung der LV-Netze unterstützt werden. Die Normierung fördert den Wiedererkennungseffekt für Standorte mit LV-Informationen beim Publikum.

Mit der Einführung einer kleinen touristischen Informationstafel als Marketinginstrument für LV-Projekte soll im Rahmen der neuen Reklamebestimmungen der SSV dem Bedürfnis nach Auftrittsmöglichkeiten von Sponsoren entsprochen werden. Touristische Informationstafeln müssen nach Ablauf der entsprechenden Projektdauer wieder entfernt werden.

Informationstafel Alpinwanderweg (Frage 19 / Ziffer 26)

Die bisher schon häufig verwendete Tafel mit den Hinweisen auf die besonderen Anforderungen der Alpinwanderwege wurde redaktionell leicht überarbeitet und soll mit der Norm verbindlich festgelegt werden.

Verwendung der SSV-Standardsignale für die Verbots-, Vortritts- und Gefahrensignalisation auf LV-Wegen (Frage 20 / Ziffer 27)

Zur möglichst nahtlosen Integration der LV-Signalisation in die allgemeine Strassen-signalisation sollen auch Verbote und Gefahren mit den in der SSV vorgesehenen Signalen ausgeschildert werden. Diese in der Regel international genormten Signale sind universeller verständlich als die heute teilweise eingesetzten Texttafeln. In der Norm werden zur Illustration dieses Grundsatzes die wichtigsten Standardbeispiele dargestellt.

7.6 Anhang

Vereinheitlichung der Abmessungen (Frage 22)

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes gemeinsamer Wegweiserstandorte wurden die Abmessungen der Wegweiser für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege wenn möglich jenen der Wanderwege angepasst. Damit kann die Zahl der verschiedenen Signalgrössen markant reduziert werden. Eine vollständige Übereinstimmung der Signalgrössen zwischen den LV-Mobilitätsformen kann aus Gründen der verschiedenen Wahrnehmbarkeitsbedürfnisse nicht realisiert werden.

8 Finanzielle Auswirkungen

In Anbetracht der langen Übergangsfristen sollten die in der Norm enthaltenen Neuerungen in der Regel nicht dazu führen, dass bestehende Signale vor dem Ende ihrer Lebensdauer ersetzt werden müssen.

Die neuen Möglichkeiten zusätzlicher Signalisationen werden zu einer gewissen Zunahme der Signalzahl führen. Diese Investitionskosten sind aber im Rahmen der entsprechenden Projekte (z.B. Wanderland Schweiz) in der Regel bereits vorgesehen. Andererseits kann die benötigte Anzahl und Grösse der Signale durch das neue Instrumentarium in verschiedenen Fällen auch reduziert werden.

Insgesamt dürften sich deshalb die finanziellen Auswirkungen der neuen Norm in einem kleinen Rahmen bewegen, welcher durch den Zusatznutzen der neuen Signale aufgewogen wird.

9 Auswirkungen auf den Umweltschutz und auf die Verkehrssicherheit

Die Norm hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Die mit der einheitlichen Signalisation angestrebte Verbesserung des LV-Angebots soll vielmehr zu einer Zunahme des LV-Anteils am Gesamtverkehr und damit zu einer Entlastung der Umwelt führen.

Die Verbesserung der Signalisation soll den LV wo immer möglich über sichere Wege und Strassen zu seinen Zielen führen. Durch die einheitliche Präsenz der Signale im Strassenraum werden auch die übrigen Verkehrsteilnehmer für den LV sensibilisiert. Insgesamt kann deshalb von einer positiven Wirkung der Norm auf die Verkehrssicherheit ausgegangen werden.

10 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Dem LV kommt eine grosse wirtschaftliche Bedeutung insbesondere im Bereich der Freizeit und des Tourismus zu. So steht das Wandern mit ca. 1,4 Millionen Aktiven seit vielen Jahren auf Platz eins der beliebtesten Freizeitsportarten unseres Landes, dicht gefolgt vom Velofahren auf Platz drei. Im Veloland Schweiz werden allein auf den nationalen Routen jährlich ca. 100–150 Millionen Franken umgesetzt, dies entspricht ca. einem Franken pro Personenkilometer (Pkm). Im Wandern, das durchschnittlich etwa vier Mal langsamer ist als das Velo fahren, sind es ca. 3.75 Franken pro Pkm

Mit der Vereinheitlichung der Signalisation und insbesondere der Einführung des Routenfeldes für alle LV-Formen sollen Innovationen, wie sie in den letzten Jahren durch Veloland Schweiz mit grossem Erfolg eingeführt werden konnten, im gesamten LV möglich werden. Die Verbesserung der Vermarktbarkeit der LV-Angebote soll der Tourismuswirtschaft in der Schweiz neue Impulse geben.

11 Inkrafttreten und Übergangsfristen

Die Norm soll mit der 80. Normenlieferung des VSS im Januar 2006 veröffentlicht werden. Die anschliessend vorgesehene Verbindlicherklärung als Weisung gemäss Art. 115, Abs. 2 der SSV und Richtlinie gemäss Art. 4, Abs. 2 der FWV wird den Kantonen mit einem Kreisschreiben mitgeteilt.