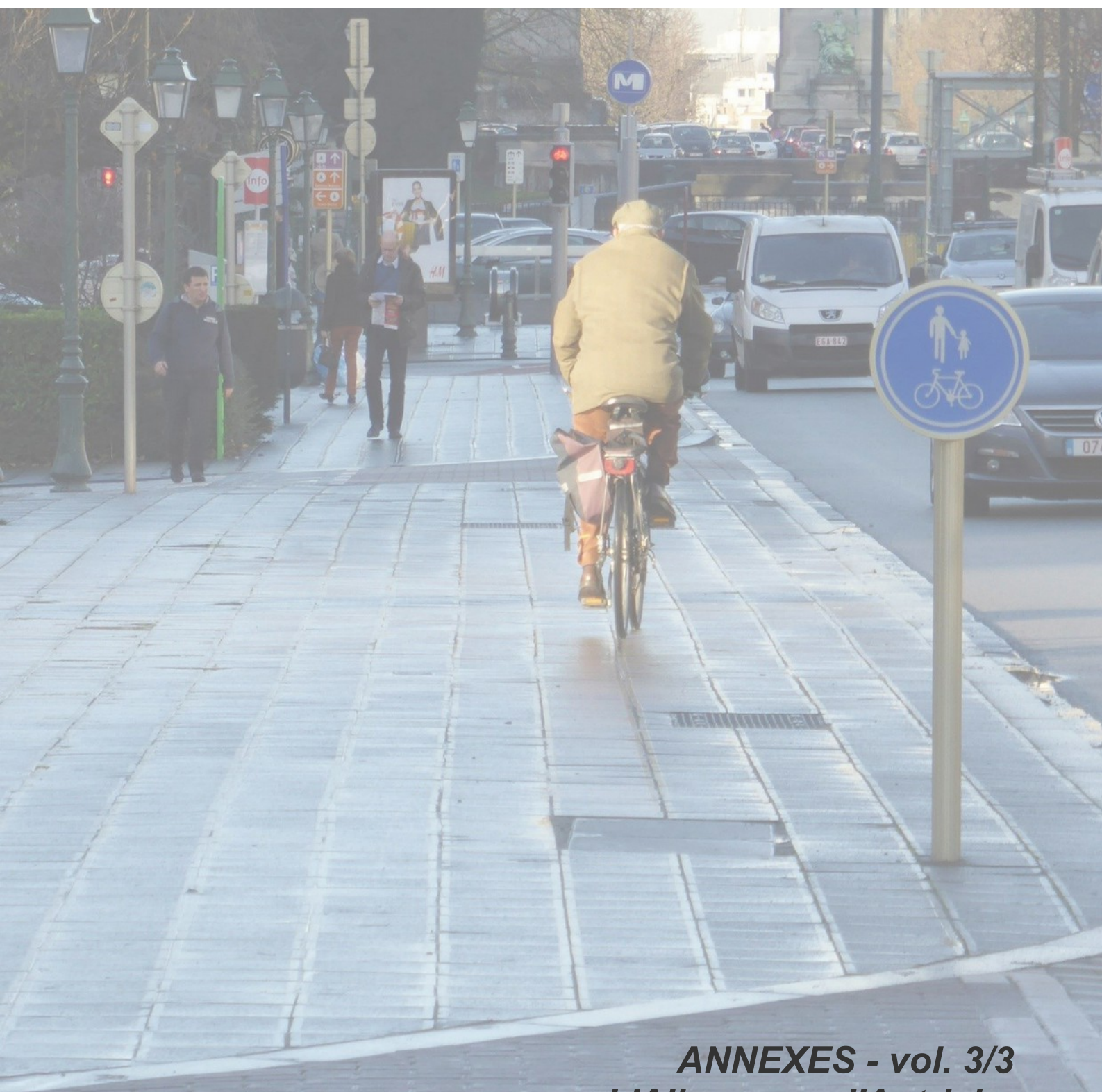


## Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger *Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...*



## Mots clés

### Mots clés selon les thésaurus

Transports, déplacements, cheminements partagés, trottoirs partagés, piétons, vélos, accidentologie, réglementation, expériences à l'étranger

### Mots clés géographiques

Europe, France, Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni, Québec, Australie, Autriche, Finlande

## Droits

Ce document ne peut être reproduit en totalité ou en partie sans autorisation expresse du Cerema.

Crédits photos – illustrations : Cerema sauf mention contraire.

## Remerciements

Ce rapport a été réalisé dans le cadre d'une commande de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) du ministère de l'Intérieur.

Il a été rédigé par Pierre Ouallet du Cerema Sud-Ouest, sous la direction de Benoit Hiron et de Frédérique Villiers du Cerema Territoires et Ville.

Le comité de pilotage était composé de Pierre Toulouse (CIDUV), Eric Alexandre (Délégation ministérielle à l'accessibilité), Séverine Carpentier (DSCR), Jean-Luc Marchal et Caroline Spatola (Eurométropole de Strasbourg), Arnaud Durouchoux (Bordeaux Métropole), François Menaut puis Marie Gadrat (Cerema Sud-Ouest), Bertrand Deboudt (Cerema Nord-Picardie), André Isler et François Tortel (Cerema Est), et Nicolas Merle (Cerema Centre-Est). Il a apporté son expertise tout au long de l'étude.

Nous remercions tout particulièrement :

- Nicolas Merle qui a assuré les entretiens en Suisse auprès de l'OFROU et de la ville de Berne, ainsi qu'une synthèse des travaux menés par Genève, et la rédaction du rapport correspondant ;
- André Isler qui a assuré les entretiens des villes de Bâle (Suisse), Offenbourg et Mengen (Allemagne) ainsi que l'entretien téléphonique avec l'Autriche, et la rédaction des rapports correspondants ;
- Bertrand Deboudt qui a assuré les entretiens auprès des 3 régions de Belgique et à Londres (Royaume-Uni) et la rédaction du rapport correspondant ;
- ainsi que Pierre Toulouse pour avoir relayé l'enquête auprès du réseau européen THE PEP (Transport, Health and Environment Pan-European Programme).

# **Les trottoirs partagés piétons-cyclistes à l'étranger**

*Suisse, Allemagne, Belgique, Royaume-Uni...*

## **Annexes volume 3**

### **L'Allemagne, l'Autriche et la Finlande**

---

# Annexes

## Annexe 0 : Le questionnaire (ci-après, pages 56 à 59)

### Annexes volume 1

1.1. SUISSE : Rapport « Le cas de la Suisse, OFROU – Berne - Genève » (Nicolas MERLE, Cerema Centre-Est), 31 pages

1.2. SUISSE : Entretien avec Pierrick LEU, ville de Bâle (André Isler, Cerema Est), 6 pages

### Annexes volume 2

2.1. BELGIQUE : Rapport « Le cas de la Belgique, Bruxelles Capitale – Flandres – Wallonie, (Bertrand Deboudt, Cerema Nord-Picardie), 34 pages

2.2. ROYAUME-UNI : Rapport « Le cas du Royaume-Uni », (Bertrand Deboudt, Cerema Nord-Picardie), 12 pages

### Annexes volume 3

3.1. ALLEMAGNE : Entretiens avec Stefan Bubeck, Bourgmestre de Mengen et Oliver Martini, Bourgmestre de Offenburg (André Isler, Cerema Est), 6 pages

3.2 a et b. ALLEMAGNE : Entretiens avec Gregor Specher, ministre de l'Environnement du Land de Sarre (André Isler, Cerema Est), 9 et 7 pages

3.3. ALLEMAGNE : Questionnaire rempli par Mme Ludgera Klinge-Habermann, Forschungsmanagement, TÜV Rheinland Consulting GmbH, 7 pages

3.4. AUTRICHE : Questionnaire rempli par M. Holger Heinfellner, agence nationale autrichienne de l'environnement (André Isler, Cerema Est), 10 pages

3.5. FINLANDE : Questionnaire rempli par M. Ari Liimatainen, M.SC (Civ. ENG.), Traffic Engineering, Finnish Transport Agency, Helsinki, 8 pages

## **ANNEXE 3.1**

### **ALLEMAGNE**








**Entretiens avec Stefan Bubeck, Bourgmestre de Mengen et Oliver Martini, Bourgmestre de Offenburg (André Isler, Cerema Est)**

**6 pages**

**Étude trottoirs partagés piétons – cyclistes à l'étranger**  
**Entretiens avec M. Stefan BUBECK, Bourgmestre de MINGEN et**  
**avec M. MARTIGNI, Bourgmestre de OFFENBURG**

**I) LE CONTEXTE**

**La réglementation**

						
Danemark	Espagne Italie	Royaume-Uni	Suisse	Belgique	Allemagne	Pologne

*Trottoirs partagés sans séparation*



*Chemin piéton obligatoire avec possibilité de circulation vélos*

Les compétences des communes allemandes présentent des différences notoires avec celles des communes en France. Les petites communes ou celles qui n'ont pas de services techniques conséquents ne possèdent pas (et souvent elles n'en veulent pas) la compétence du pouvoir de police sur la voirie. Ainsi toutes modifications des règles de circulation sont soumises à l'autorité administrative du « canton » : vitesses, travaux, occupation du domaine public, etc.

Pour acquérir cette compétence, les grandes villes, (c'est le cas d'Offenburg) doivent justifier de compétences techniques, administratives et en personnel. Dès lors elles sont libres de réaliser tous projets concernant la voirie dans le respect de la réglementation nationale. Elles ne sont plus soumises au contrôle de l'administration.

La mixité de l'espace entre piétons et cyclistes est une situation courante. Il n'est pas rare de voir se succéder les tronçons partagés et des tronçons séparés. Dès que l'emprise ne permet plus la séparation : < 2.5 m on partage. Pour régler les problèmes aux intersections, ils ont également recours au partage de l'espace. La tendance actuelle serait d'éviter d'avoir trop fréquemment recours à ces aménagements. Il y a la volonté de remettre les vélos sur la route avec des marquages de bandes cyclables et de la réalisation de « chaussidoux ».

I.1 – La réglementation sur les trottoirs partagés est en vigueur dans votre pays. Depuis combien de temps environ ? Pour les États fédéraux, est-ce une réglementation fédérale ou régionale ?

Un règlement national (STVO Strassen Verkehr Ordnung) datant 1934 avec une dernière édition du 15 septembre 2015.

C'est le code de la route allemand qui règlement l'ensemble des circulations sur les routes. Il n'existe pas de spécificités régionales.

I.2 – Quelles règles sont associées au panneau D11b rond (ou équivalent) dans votre pays : est-ce un cheminement obligatoire pour les cyclistes, simplement recommandé, ou indicatif ?

Lorsque le D240 est installé, l'itinéraire est obligatoire pour les cyclistes. Le choix entre le 240 et le 239 sauf cycliste est guidé par la priorité que l'on donne à la circulation piétonne.

## L'application locale

I.3 – Ce type d'aménagement est-il mis en œuvre dans votre ville ? Avez-vous eu vous-même l'occasion de réaliser des trottoirs partagés ?

Ce type d'aménagement existe sur Mengen.

L'organisation des Länders a une importance primordiale pour la mise en place de toute réglementation concernant les circulations de véhicules. En général, le maire ou la commune ne possède pas la compétence de la police de la voirie. Ils ne peuvent contrôler que le stationnement. Toutes les autres circulations sont organisées, contrôlées, programmées par l'administration cantonale. C'est une administration non politique uniquement réglementaire qui dépend du ministère de la circulation du Land. C'est elle qui réalise les études de faisabilité des réseaux cyclables en coordination avec les collectivités. C'est elle qui décide des schémas cyclables et de l'application et du contrôle de la réglementation. La réalisation et l'entretien reviennent aux collectivités.

Les collectivités proposent des itinéraires, le conseil cantonal les valide au regard des règles nationales ou aux recommandations de FGSV.

Les communes plus importantes comme Offenburg possèdent le pouvoir de police sur les routes dont elles sont propriétaires. Dès lors elles peuvent réaliser toutes actions sur ces voiries dans le respect de la réglementation nationale.

Dans les deux configurations, les trottoirs partagés sont des aménagements courants.

[FGSV : L'agence de recherche pour les routes et des transports est une association technique et scientifique à but non lucratif.](#)

[Il a été établi en 1924. L'objectif principal de FGSV est l'évolution des connaissances techniques tout au long des routes et des transports.](#)

Est-ce qu'il y a des recommandations ou des règles locales (faire préciser) en plus de la règle nationale ou fédérale et lesquelles ? Est-ce qu'elles s'imposent au gestionnaire de voirie ou sont-elles simplement indicatives ?

Seules les règles nationales sont applicables et s'imposent aux maîtres d'ouvrage que sont les collectivités. La réglementation nationale n'impose que peu de règlement mais elle fait référence aux recommandations de la FGSV concernant les aménagements cyclables.

Est-ce que la pratique est différente de la règle ou de la recommandation ? En quoi ?

Les réalisations ne peuvent pas toujours être conformes à la règle. Mais en réalité, on adapte et on cherche le compromis. L'administration cantonale effectue parfois un diagnostic afin de proposer des solutions et des travaux de mise à niveau qui ne sont pas obligatoires.

I.4 – Est-ce un aménagement fréquent ou exceptionnel ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Ce sont des aménagements fréquents dès que les trottoirs ne sont pas assez larges pour y mettre en parallèle une piste cyclable et un itinéraire piéton.

I.5 – Peut-on réaliser un trottoir partagé en présence de stationnement de voitures le long du trottoir ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Il n'y a pas de contre-indication à priori. Il faut vérifier si les emprises sont suffisantes et il faut veiller à garder une bande de 50 cm pour l'ouverture des portes.

## **II) LE PROCESSUS ADMINISTRATIF**

### **Processus décisionnel**

II.1 – Comment procédez-vous pour autoriser la création d'un trottoir partagé ? La population a-t-elle la possibilité de demander la réalisation d'un tel aménagement ? Est-ce qu'il y a intervention d'une commission spécifique pour valider le projet ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

La création d'un itinéraire cyclable est soit soumise à l'autorisation de l'administration : l'administration cantonale ou de la compétence directe la commune. Dans le premier cas, le choix est fait en concertation avec la commune et au final c'est l'administration qui valide. Dans le 2<sup>e</sup> cas, la commune a toute compétence pour appliquer les règles. La population et les associations ne sont pas officiellement associées à la démarche. Par contre à Mengen, les associations cyclistes et de personnes handicapés physiques ont fait remonter des propositions qui ont pu être intégrées dans le réseau cyclable communal, ce dernier étant soumis à la validation de l'administration cantonale.

### **Officialisation du trottoir partagé**

II.2 – Quel est l'acte qui autorise le trottoir partagé : arrêté municipal ? autre ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

L'administration publie le document officiel du projet qui devient « texte de loi ». La commune ne peut pas le faire car elle n'a pas la compétence.

Dans les communes qui possèdent la compétence, le simple fait de mettre la signalisation verticale suffit pour officialiser la réglementation.

## **III) LES QUESTIONS TECHNIQUES**

### **Les conditions générales de mise en œuvre**

III.1 – Dans quelle(s) situation(s) aménagez-vous un trottoir partagé pour vélos et piétons ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Un trottoir partagé est aménagé lorsque les largeurs sont trop réduites pour y mettre une piste cyclable.

Largeur mini du trottoir : 2.50 pour un itinéraire bidirectionnel

III.2 – Comment aménagez-vous un trottoir partagé (mobilier urbain, signalisation...) ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Pas de mobilier spécifique, le panneau 240 avec des panonceaux appropriés

Certaines communes ajoutent des marquages de couleur verte ou rouge pour les traversées de rues.



III.3 – Est-ce qu'il est possible d'aménager un trottoir partagé à partir d'un trottoir existant ou uniquement en travaux neufs ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Il n'y a pas de contre-indication si la largeur du trottoir le permet. C'est l'administration cantonale qui décide ou bien la commune si elle a la compétence.

III.4 – Autres informations

### **Les vitesses et les flux**

III.5 – Imposez-vous une limitation de vitesse pour les cyclistes sur les trottoirs partagés ? Si oui, laquelle ? Est elle contrôlée, si oui comment ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Le STVO n'impose pas de vitesse max aux cyclistes mais il impose d'adapter la vitesse aux conditions de circulation : piétons, météo, trafic... Il y a des recommandations entre 7 et 25 km/h.

III.6 – Des seuils maximaux pour les flux de piétons et de cyclistes sont-ils fixés ? Si oui lesquels ? et pour le ratio piétons/cyclistes ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Pas seuil de flux, le choix est fait lors de l'étude de faisabilité et éventuellement contrôlé lors d'un diagnostic.

III.7 – Autres informations

### **Les caractéristiques géométriques**

III.8 – Quelles sont les caractéristiques géométriques minimales que vous appliquez ? Par exemple largeur minimale de trottoir ? pente maximale ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Les caractéristiques géométriques sont tirées des recommandations FGSV qui sont validées par l'administration cantonale.

III.9 – Les voies cyclistes peuvent-elles être bidirectionnelles ? Sinon, pourquoi ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Elles peuvent être bidirectionnels si la largeur le permet.

III.10 – Autres informations

### **L'insertion du trottoir partagé dans l'espace public**

III.11 – Quels aménagements sont prévus à chaque extrémité ? Comment traitez-vous les intersections, les traversées de rues ? Le passage piéton est-il autorisé aux cycles ou bien existe-t-il un aménagement parallèle ?

*(pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale)*

Obligation de mettre un panneau « ENDE » (fin). Il y a une analyse de la part des techniciens de l'administration qui définissent les aménagements. Ils font toujours référence aux recommandations du FGSV.

Il y a très peu de passages piétons marqués en Allemagne. Le cycliste ne peut emprunter un passage piéton que s'il met pied à terre et pour redevenir piéton. La réalité est autre.

III.12 – Comment sont prises en compte les entrées riveraines pour limiter les conflits d’usage (piétons, poussettes, personnes à mobilité réduite (PMR), véhicules, etc.) ?  
(*pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale*)

pas des restrictions particulières.

III.13 – Autres informations

### **Les usagers**

III.14 – Les tricycles marchandise et les petits engins motorisés sont-ils autorisés à circuler sur le trottoir partagé ?  
(*pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale*)

Tous les usagers circulant à moins de 25 km/h sont autorisés à y circuler : vélo, trottinette, nouveaux engins type segway et même les mini-motos (mofas).

III.15 – Autres informations

Point particulier concernant les tunnels

III.16 – Y a-t-il des recommandations spécifiques pour les tunnels pour le traitement de la circulation des piétons et des cyclistes, notamment en ce qui concerne l’éclairage public ?  
(*pratique locale – recommandation nationale – réglementation nationale*)

Ces recommandations sont issues du FGSV.

### **Question annexe**

III.17 – Les piétons motorisés, comme ceux utilisant un segway par exemple, sont-ils considérés comme des piétons par votre réglementation ?

A moins de 25 km/h, ils ont le droit d’y circuler

## **IV) LES IMPACTS**

IV.1 – À la suite de la mise en place de trottoirs partagés, constatez-vous une évolution de l’accidentologie ou des conflits entre cyclistes et piétons (faire préciser) ? entre cyclistes et riverains ?

Il y a des accidents mais le maire n’en connaît pas l’importance. En particulier lors des fortes fréquentations de la véloroute du Danube.

Les Allemands ont souvent une bonne pratique de la bicyclette. La formation commence à l’école avec un permis pour vélo. Cela évite nombre de conflits et d’accidents.

IV.2 – Des effets non souhaités sont-ils constatés par les gestionnaires de voirie ?

IV.3 – Autres informations

## **V) LES AVIS**

V.1 – Qu’expriment les associations locales de piétons par rapport à ce type d’aménagement ?

V.2 – Qu'expriment les associations locales de cyclistes par rapport à ce type d'aménagement ?

V.3 – Qu'expriment les associations locales de personnes à mobilité réduite (PMR) par rapport à ce type d'aménagement ?

Les associations ne sont pas officiellement associées à la réflexion. Elles le sont en partie sur les réseaux locaux. Ainsi Mengen a mis en place un réseau adapté aux personnes en fauteuil qui se superpose aux réseaux existants.

Le réseau allemand est déjà très dense, les associations sont satisfaites des conditions de circulations et elles approuvent toutes nouvelles initiatives.

V.4 – Autres retours

V.5 – En tant qu'expert, dans quel domaine de pertinence diriez-vous que le trottoir partagé est une bonne solution d'aménagement ? Pourquoi ?

*Note : par exemple utile, favorise les mobilités actives ou favorise la sécurité routière, ou à moindre coût, etc.*

Les communes ne sont pas les experts mais elles sont responsables de la réalisation et de l'entretien.












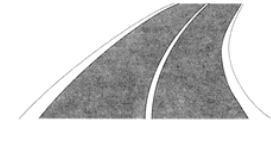


## **ANNEXES 3.2 a et b**

### **ALLEMAGNE**

**Entretien avec Gregor Specher ministre de  
l'Environnement du Land de Sarre (André Isler,  
Cerema Est)**

**9 et 7 pages**

## Règlementation de la circulation routière et aménagements cyclables en Allemagne

	<b>237</b> Itinéraire obligatoire pour cyclistes		<b>325-1</b> Zone à circulation apaisée Allure du pas pour les véhicules
	<b>240</b> Espace partagé obligatoire pour piétons, cyclistes et cavalier,		<b>1022-10</b> Panonceau Sauf cyclistes
	<b>241</b> Itinéraires séparés obligatoires pour piétons, cyclistes et cavaliers		<b>1020-12</b> Panonceau Sauf cyclistes et riverains
	<b>138</b> intersection avec un itinéraire cyclable		<b>1000-32</b> Panonceau intersection avec un itinéraire cyclable
	<b>254</b> Voie Interdite aux cyclistes		<b>1000-33</b> Panonceau cycliste à contre sens
	<b>340</b> bande de protection		<b>295</b> ligne continue Bande cyclable
	<b>239</b> Itinéraire piéton obligatoire		<b>259</b> interdit au piéton

- ( STVO : Strassenverkehrs-Ordnung : réglementation de la circulation routière; RWB 2000 : Richtlinien für die wegweisende Beschilderung ausserhalb von Autobahnen :réglementation pour la signalisation routière hors autoroute; FGSV: Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehrswesen : organisme de recherches pour la route et les circulations )

Diesbezüglich unterscheide ich nachfolgend hinsichtlich planerischer bzw. baulicher Regelung sowie in Bezug auf die verkehrsrechtliche Regelung.

**1. Planerische/Bauliche Regelungen** finden sich in den **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)**

Zunächst müssen die entwurfsprägenden Nutzungsansprüche aus den Bereichen Fußgängerverkehr und Aufenthalt, Radverkehr und ruhender Verkehr in dem zu untersuchenden Streckenabschnitt überprüft werden.

À cet égard, nous différencions ce qui concerne la planification ou les dispositions structurelles à l'égard des modalités concernant les droits de trafic.

la réglementation concernant la planification et la construction peuvent être trouvés dans la réglementation pour l'aménagement des rues urbaines, édition 2006 (RAST 06)

Tout d'abord, dans tout projet de conception, un diagnostic dans les domaines de la circulation des véhicules et des piétons, du stationnement, des cyclistes doit être réalisé sur les tronçons à aménager.

Der Auswahl und Anordnung von Radverkehrsanlagen wird besondere Beachtung geschenkt:

- Bei Straßen mit Kraftfahrzeugverkehrsstärken unter 400 Kfz/h wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.
- Bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken von 400 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h werden im Wesentlichen Schutzstreifen<sup>1</sup> empfohlen
- Bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 1.000 Kfz/h werden vorwiegend Radfahrstreifen<sup>2</sup> oder Radwege eingesetzt

Les itinéraires et l'aménagement d'équipements cyclables font l'objet d'une attention particulière:

- Pour les routes où la circulation des véhicules à moteur est inférieure à 400 véh/h, les cyclistes restent sur la chaussée.
- Avec des trafics de véhicules automobiles de 400 véh/h à 1000 véh/h, les bandes cyclables de protection(1) sont recommandées.
- Avec des trafics de plus de 1000 véh/h, les bandes cyclables (2) ou les pistes et chemins cyclables doivent être réalisés .

<sup>1</sup> Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 (Leitlinie = Markierung) gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert.

(1) Une bande de protection est marquée par une ligne au sol n°340 (ligne vaut marquage) à laquelle on peut ajouter à intervalles réguliers la figurine « cycliste ».

Dans de rares cas, dans les zones urbaines sur les voies avec des vitesses élevées mais inférieures à 50Km/h et lorsque la composition du trafic automobile le nécessite, elles peuvent être utilisées par les automobiles.

<sup>2</sup> Ein Radfahrstreifen ist ein mit Zeichen 237 (Radweg) gekennzeichnete und durch Zeichen 295 StVO (Fahrbahnbegrenzung = Markierung) von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Das Zeichen 295 ist in der Regel in Breitstrich (0,25 m) auszuführen. Zur besseren Erkennbarkeit des Radfahrstreifens kann in seinem Verlauf das Zeichen 237 in regelmäßigen Abständen markiert werden.

(2) Une bande cyclable est signalée par le panneau 237 (piste cyclable) et marquée par une ligne continue 295 StVO (séparation de voie de circulation = marquage) de la chaussée comme une voie réservée. Le ligne 295 est habituellement d'une largeur de 0,25 m. Pour une meilleure reconnaissance de la bande cyclable il est possible à intervalles réguliers d'implanter le panneau 237.

Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen.

S'il est impossible de réaliser une bande cyclable, on peut marquer sur la chaussée une bande de sécurité. Si cela est impossible, le partage des itinéraires piétons pour les cyclistes peut être envisagé.

Bezüglich der Mitbenutzung von Gehwegen durch Radfahrer werden folgende Fallunterscheidungen getroffen und in den Querschnitten dargestellt:

concernant l'utilisation des trottoirs par les cyclistes, différents cas sont les suivants :

- Sind bei Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h keine Radverkehrsanlagen vorgesehen und beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 30 km/h, wird der Gehweg für Radfahrer frei gegeben.
- Sind bei Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis 1.000 Kfz/h Schutzstreifen vorgesehen, wird der Gehweg nicht für Radfahrer frei gegeben.
- Sind bei Verkehrsstärken von 800 Kfz/h bis 1.800 Kfz/h Schutzstreifen vorgesehen, wird der Gehweg zusätzlich für Radfahrer frei gegeben.

- Pour des trafics compris entre 400 véh/h et 1.000 véh/h, en l'absence d'aménagement cyclable avec une vitesse des automobiles autorisée de plus de 30 km/h, les cyclistes sont autorisés à circuler sur les trottoirs.

- si des bandes de protection sont présentes avec des trafics compris entre 400 véh/h et 1000vh/h, les trottoirs sont interdits aux cyclistes.

- si des bandes cyclables de protection sont réalisées sur des rues avec des trafics compris entre 800 véh/h 1800vh/h, la circulation des cyclistes peut être autorisée en complément sur les trottoirs.

Dabei erfolgt die Freigabe unter der Bedingung, dass dies unter Bevorrechtigung der Fußgänger vertretbar ist.

Le partage des espaces piétons est soumis à la condition du respect de la priorité du piéton.

Die in den Querschnitten angegebenen Mindest-Gehwegbreiten von 2,50 m orientieren sich an der Forderung nach der Begegnungsmöglichkeit zweier Fußgänger und den notwendigen Sicherheitsräumen zu Gebäuden und zur Fahrbahn. Lediglich in engen dörflichen Hauptstraßen wird angesichts geringen Fußgängeraufkommens davon abgewichen und eine Gehwegbreite von 1,50 m dargestellt.

En section courante la largeur minimum des trottoirs doit être de 2,50 m. Cette dimension est liée l'exigence d'espace pour le croisement de deux piétons et aux espaces de sécurité à proximité des bâtiments et de la chaussée. Seulement dans les rues principales étroites de village supportant un trafic piéton faible, il est possible de déroger et d'admettre une largeur minimale de 1,50 m.

Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr gemäß RAST 06:

Les règles de l'espace partagé piétons cyclistes selon RAST 06:

- Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO = Benutzungspflicht) kommen nur bei schwachen Fußgänger- und Radverkehrsbelastungen infrage, wenn getrennte Führungen in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird. Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen.

- les Itinéraires partagés cyclistes piétons (panneau 240 StVO = utilisation obligatoire) ne peuvent être envisagés qu'en présence de faibles trafics piétons et cyclistes, de l'impossibilité de réaliser des bandes cyclables ou des itinéraires cyclables séparés, et de l'impossibilité de réaliser des bandes cyclables de protection sur la chaussée pour des raisons de sécurité liées aux trafics automobiles. Sur ces itinéraires, le cycliste doit être respectueux de la circulation piétonne.

- Bei der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mit Zeichen 239 StVO (Fußgänger) mit Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) hat der Radverkehr die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung. Der Radverkehr darf auf einem derart gekennzeichneten Gehweg nur Schrittgeschwindigkeit fahren und muss dem Fußgängerverkehr Vorrang einräumen.

- En présence de trottoirs partagés avec les cyclistes signalés par le panneau 239 StVO (itinéraire réservé au piéton) associé au panneau 1022-10 StVO (cycliste autorisé) le cycliste a le choix de circuler sur le trottoir ou sur la chaussée. Signalé ainsi, le cycliste doit y circuler à l'allure du pas et y laisser la priorité au piéton.

-



Erforderliche Abmessungen gem. RASSt 06: Dimensions requises RASSt 06:

Gemeinsame Geh- und Radwege *Itinéraire partagé piéton et des pistes cyclables*

<b>Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)</b> <i>Trafic maximum piéton cycliste acceptable en heure de pointe) (piéton+vélос)/h*</i>	<b>Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen</b> <i>Largeur requise pour un itinéraire partagé pour assurer un bon niveau de sécurité aux usagers</i>
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m – 3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 – 4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m

\*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten

*\*La proportion de cyclistes sur la charge totale ne doit pas dépasser un tiers des usagers*

Schutzstreifen:

Die Breite eines Schutzstreifens (ohne angrenzende Parkstände) soll einschließlich Markierung im Regelfall 1,50 m betragen. Sie darf 1,25 nicht unterschreiten. Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn muss bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m betragen, um den Begegnungsfall im Pkw-Verkehr zu ermöglichen.

*Bande de protection:*

*La largeur d'une bande cyclable de protection (sans places de stationnement adjacentes) devrait être de 1,50 m, y compris le marquage. Elle ne peut pas être inférieure à 1,25m. La largeur restante d'une route à double sens doit être au moins de 4.50m pour permettre le croisement des automobiles.*

Radfahrstreifen:

Eine nutzbare Breite von mindestens 1,60 m erlaubt das Überholen von Radfahrern untereinander. Hinzu kommt die Randmarkierung (ununterbrochener Breitstrich von 0,25 m). Die nutzbare Mindestbreite von 1,00 m muss frei von Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen sein.

*Bande cyclable:*

*Une largeur utile d'au moins 1,60 m permet de dépassement des cyclistes entre eux. S'y rajoute, le marquage de la rive : une ligne continue de 0,25 m. La largeur utile minimale hors caniveaux et rigoles doit être de 1,00 m.*

Generell ungeeignet für die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit Benutzungspflicht und Fußgängern sind:

Généralement les configurations incompatibles pour une mixité obligatoire pour les cyclistes et les piétons sont les suivantes :

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
  - Straßen mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (Senioren, Behinderte, Kinder),
  - Straßen im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs,
  - Straßen mit starkem Gefälle (> 3 %),
  - Straßen mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzenden Hauseingängen,
  - Straßen mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts und Grundstückszufahrten sowie Straßen
  - mit stark frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen.
- Routes avec un important trafic poids lourd,
- Routes avec une présence importante de personnes vulnérables (personnes âgées, handicapés, enfants)
- Routes importantes du réseau cyclable,
- Routes à fortes pentes (> 3%),
- Rues avec des trottoirs étroits avec une succession de nombreux accès riverains
- Rues avec de nombreuses intersections avec des allées ou des routes,
- Routes avec un trafic bus à forte fréquentation ou avec des stations de tramway sans aménagement spécifique de séparation

2. **Verkehrsrechtliche Regelungen** werden durch die **Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO)** getroffen

La réglementation juridique et la réglementation générale administrative de la réglementation de la circulation routière (StVO VwV-) sont issues de la réglementation du code de la route (StVO)

Wie bei Ihnen in Frankreich ist das Befahren mit Fahrrädern von Bürgersteigen, die nur für Fußgänger bestimmt sind, verboten. Ausnahme siehe StVO § 2 Absatz (5): (5) Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen.

Comme chez vous en France, la circulation des cyclistes sur les trottoirs réservés aux piétons est interdite. Des exceptions sont stipulées dans paragraphe 5 du StVO § 2 : les enfants cyclistes âgés de moins de huit ans **doivent** utiliser les trottoirs, les enfants cyclistes plus âgés mais moins de dix ans **peuvent** utiliser les trottoirs. Ils doivent prêter une attention particulière aux piétons. Lors de la traversée d'une chaussée, les enfants doivent mettre pied à terre.

Zur Benutzungspflicht heißt es in der StVO § 2 Absatz (4):

le Code de la route StVO§ 2 alinéa (4) régleme les obligations d'utilisation:

[...] Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. [...]

[...]L'obligation d'utiliser les pistes cyclables existe seulement si cela est signalé par les panneaux 237, 240 ou 241 [...]

In der VwV-StVO wird dazu ausgeführt: Dans le VwV-StVO précise les dispositions :

1. Benutzungspflichtige Radwege sind mit Zeichen 237 gekennzeichnete baulich angelegte Radwege und Radfahrstreifen, mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege sowie die mit Zeichen 241 gekennzeichneten für den Radverkehr bestimmten Teile von getrennten Rad- und Gehwegen.

1. Les itinéraires cyclables obligatoires tels que les pistes cyclables séparées et les bandes cyclables sur chaussée sont signalés par des panneaux 237, Les espaces partagés sont signalés avec le panneau 240 et les itinéraires cyclables séparés adjacents sont signalés par le panneau 241.

Weiter heißt es in der VwV-StVO: Il est également précisé dans le VwV-StVO:

2. Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

2. la création d'une piste cyclable ne peut être ordonnée que si l'emprise pour la circulation piétonne est suffisante. Elle ne peut être réalisée qu'aux endroits où la sécurité et les trafics le justifient. En agglomération, ces dispositions peuvent s'appliquer aux voies principales supportant un fort trafic poids-lourd.

Zu Zeichen 239 (Gehweg) mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) gemäß VwV-StVO:

Le panneau 239 (itinéraire piéton) avec le panneau 1022-10 cycliste selon VwV-StVO:

Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar ist.

Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehweges sollen dann auch den gewöhnlichen Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z.B. Bordsteinabsenkung an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.

La possibilité pour les cyclistes d'utiliser les itinéraires piétons signalés par le panneau 239 associé au panneau « vélo libre » ne peut être mis en œuvre que si elle respecte les besoins des piétons.

La nature et l'état des itinéraires piétons doivent alors répondre aux besoins de la circulation des cyclistes ordinaires par exemple des abaissés de trottoirs aux carrefours et aux accès.

Zu Zeichen 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) gem. VwV-StVO:

Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der Fußgänger vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist und die Beschaffenheit der Verkehrsfläche den Anforderungen des Radverkehrs genügt.

Le panneau 240 espace partagé piétons et cyclistes selon le VwV-StVO:

L'aménagement d'itinéraire partagé ne peut être réalisé que si elle est compatible avec les besoins des piétons, s'il est compatible avec la sécurité des cyclistes, s'il améliore la circulation du cycliste et si l'état de la surface de la route est conforme aux exigences de la circulation cycliste.

Zu Zeichen 241 (Getrennter Rad- und Gehweg) gem. VwV-StVO:

Die Anordnung dieses Zeichens kommt nur in Betracht, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt sind und die Zuordnung der Verkehrsflächen zweifelsfrei erfolgen kann. [...]

Le panneau 241, itinéraire piéton et cycliste séparé sur un même espace selon le VwV-StVO:

L'aménagement de ce type d'itinéraire ne sera envisagé que si les besoins des piétons sont suffisamment pris en compte et que si les emprises sont suffisantes. [...]

Ist aus Verkehrssicherheitsgründen die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht mit den Zeichen 237, 240 oder 241 erforderlich, so ist sie, wenn nachfolgende Voraussetzungen erfüllt sind, vorzunehmen.

Si des raisons de sécurité du trafic, l'aménagement des pistes cyclables signalées avec les panneaux 237, 240 ou 241 est nécessaire, elles doivent être réalisées lorsque les conditions suivantes sont remplies.

Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass eine für den Radverkehr bestimmte Verkehrsfläche vorhanden ist oder angelegt werden kann. Dies ist der Fall, wenn

Une condition préalable pour l'aménagement d'une piste cyclable est que l'emprise nécessaire est présente ou peut être créer. Cela est possible dans les cas suivants :

- a) von der Fahrbahn ein Radweg baulich oder ein Radfahrstreifen mit Zeichen 295 (Fahrbahnbegrenzung) abgetrennt werden kann oder
- b) der Gehweg von dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr getrennt oder gemeinsam benutzt werden kann.

a) possibilité de créer une piste cyclable hors chaussée ou d'une bande cyclable sur chaussée par la ligne continue 295

b) possibilité d'utiliser pour les piétons et les cyclistes un itinéraire partagé ou séparé de la chaussée

Weitere Voraussetzung für die Kennzeichnung ist, dass die Benutzung des Radweges nach der Beschaffenheit und dem Zustand zumutbar sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Das ist der Fall, wenn er unter Berücksichtigung der gewünschten Verkehrsbedürfnisse ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen beschaffen ist.

D'autres exigences pour la création de ces itinéraires cyclables sont : qu'ils soient aménagés correctement, qu'ils soient maintenus dans un bon état comme par exemple : la signalisation horizontale doit être claire, régulière et sûre. Ceci est le cas quand les largeurs sont suffisantes, sans obstacles et compatibles avec les besoins de la circulation.

Die lichte Breite (befestigter Verkehrsraum mit Sicherheitsraum) soll in der Regel dabei durchgehend betragen:

Les largeurs libres requises (emprises nécessaires avec les espaces de sécurité ) doivent être :

- Zeichen 237 – baulich angelegter Radweg: möglichst 2,00 m, mindestens 1,50 m
- Zeichen 237 – Radfahrstreifen (einschließlich Breite des Zeichens 295): möglichst 1,85 m, mindestens 1,50 m
- Zeichen 240 – gemeinsamer Fuß- und Radweg: innerorts mindestens 2,50 m, außerorts 2,00 m
- Zeichen 241 – getrennter Fuß- und Radweg : für den Radweg mindestens 1,50 m

- Piste cyclable panneau 237: 2.00m recommandé, au minimum 1,50 m

- Bandes cyclables panneau 237 (y compris la largeur de la ligne continue 295): 1.85m recommandée, au minimum 1,50 m

- Itinéraire partagé panneau 240 en agglomération 2,50 m recommandée, hors agglomération 2,00 m recommandée

- Itinéraire cyclable et piétons séparés sur même espace 241 : pour largeur de la piste cyclable au moins 1,50 m

Ausnahmsweise und nach sorgfältiger Überprüfung kann von den Mindestmaßen dann, wenn es aufgrund der örtlichen oder verkehrlichen Verhältnisse erforderlich und verhältnismäßig ist, an kurzen Abschnitten (z.B. kurze Engstellen) unter Wahrung der Verkehrssicherheit abgewichen werden.

Exceptionnellement et après un examen attentif si des circonstances locales ou la circulation l'exigent, il est possible de déroger aux dimensions minimales sur de courts tronçons en respectant les conditions de sécurité routière

Die vorgegebenen Maße für die lichte Breite beziehen sich auf ein einspuriges Fahrrad.

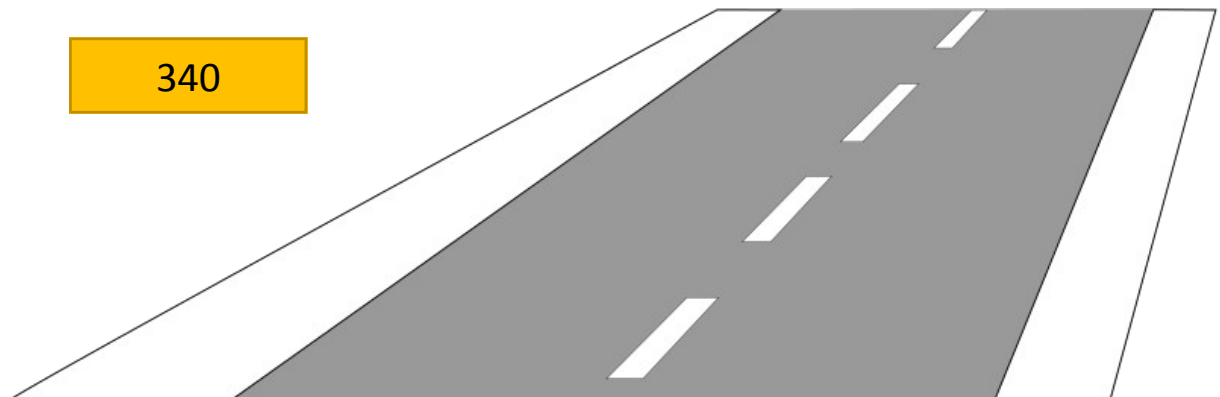
Les dimensions correspondent aux largeurs d'une voie cyclable unidirectionnelle.

## Wer darf fahren auf Schutzstreifen?

### Qui est autorisé à circuler sur les bandes de protection ?

Schutzstreifen für den Radverkehr sind Teil der allgemeinen Teil der Fahrbahn, bei dem durch eine Leitlinie (Zeichen 340 StVO) ein optischer Schonraum für Radfahrer zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt wird.

La bande de protection pour cycliste fait partie de la chaussée, marquée visuellement par la ligne 340 StVO pour donner aux cyclistes un espace de protection.



Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr, z.B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse, ist im Bedarfsfall erlaubt.

L'obligation pour les cyclistes d'utiliser les bandes de protection est dictée par le bon sens. En cas de besoin, la circulation sur les bandes de protection par des véhicules longs ou encombrants comme par exemple un poids-lourd ou un bus est autorisée .

Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) soll im Regelfall auf der Fahrbahn außerhalb der Schutzstreifen abgewickelt werden. Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, da innerorts, max. 50 km/h.

La majorité du trafic des véhicules en particulier le trafic poids lourd doit normalement circuler sur la chaussée en dehors des bandes de protection avec une vitesse maximale en agglomération de 50 km/h.

## 2.) Wer darf fahren auf Radfahrstreifen?

### Qui est autorisé à circuler sur les bandes cyclables ?

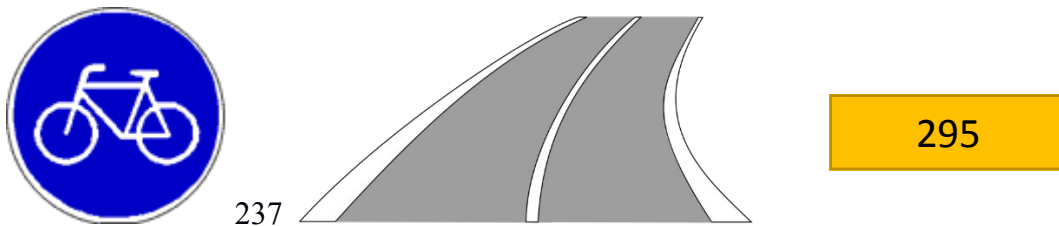
Radfahrstreifen sind im Unterschied zu Schutzstreifen Sonderwege für den Radverkehr. Sie dürfen im Längsverkehr grundsätzlich nicht von Kfz befahren werden und sind deshalb, ebenso wie benutzungspflichtige bauliche Radwege

und gemeinsame Geh- und Radwege, eine Führungsform des Separationsprinzips.

Contrairement aux bandes de protection, les bandes cyclables sont réservées aux cyclistes. En section courante, elles ne peuvent pas être utilisées par la circulation automobile. Elles peuvent donc être considérées comme un aménagement de type séparation des flux tels que les pistes cyclables et les itinéraires partagés piétons cycles.

Radfahrstreifen sind somit von der Fahrbahn abmarkierte, verkehrsrechtlich angelegte Radwege. Es gibt nur benutzungspflichtige Radfahrstreifen (Zeichen 237 StVO). Sie sind mit Fahrbahnbegrenzungen (Zeichen 295 StVO) in Breitstrich von der Fahrbahn abzugrenzen und mit Zeichen 237 gekennzeichnet. Ihre Zweckbestimmung soll darüber hinaus durch das markierte Zeichen 237 (Piktogramm) verdeutlicht werden.

La bande cyclable marquée sur une chaussée est réglementairement une piste cyclable accolée à cette dernière. Il n'existe que des bandes cyclables obligatoires pour les cyclistes (panneau 237 StVO). Elles sont délimités par une ligne continue (signe 295 StVO) et marquées par des panneaux 237 pour mieux identifier les utilisateurs des bandes cyclables .



Radfahrstreifen dürfen von anderen Fahrzeugen nur zur Querung überfahren werden, z.B. zum Einparken auf nebenliegende Parkstreifen, Zufahrt zu Grundstücken etc. Da Radfahrstreifen nur innerorts angelegt werden gilt auch hier die Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr von 50 km/h.

Les bandes cyclables ne peuvent être franchis par d'autres véhicules que lors de croisement, comme par exemple pour atteindre un stationnement longitudinal, l'accès aux parcelles et aux propriétés riveraines, etc. Comme les bandes cyclables ne sont aménagées qu'en milieu urbain la vitesse maximale pour la circulation automobile doit être de 50 km / h.

### 3.) Wer darf fahren auf getrennten Fahrradwegen?

Qui est autorisé à circuler sur les pistes cyclables ?

Straßenbegleitende Radwege sind von der Fahrbahn oder von Parkstreifen bzw. -buchten durch einen Sicherheitstrennstreifen getrennt und werden innerorts im Regelfall beidseitig im Einrichtungsverkehr angelegt. Bauliche Radwege für Einrichtungsverkehr sind unter Beachtung der Belange des

Fußgängerverkehrs in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden.

Les pistes cyclables ou chemins cyclables longeant une voie de circulation automobile sont séparés de la chaussée et des zones de stationnement par une bande de protection. En ville elles doivent être réalisées de part et d'autre de la chaussée. La réalisation de pistes cyclables doit respecter les besoins des piétons et en particulier au niveau des traversés piétonnes.

Wegen der besonderen Gefahren soll innerorts eine Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung links (baulicher Radweg im Zweirichtungsverkehr) nur in Ausnahmefällen zugelassen werden.

En raison des risques particuliers d'une circulation à gauche à contre sens (les pistes cyclables étant par principe à double sens ) cette situation ne doit être envisagée en ville que dans des cas exceptionnels.

Es gibt benutzungspflichtige und nicht benutzungspflichtige bauliche Radwege. Benutzungspflichtige bauliche Radwege werden unterschieden durch Zeichen 241 StVO als getrennter Rad- und Gehweg sowie mit dem Zeichen 237 StVO (Radweg) als Sonderweg für Radfahrer. Radwege sollten immer in optisch kontrastierender Weise und taktile deutlich wahrnehmbarer Form von den Gehwegen abgegrenzt werden. Sowohl der für den Radfahrer vorgesehene Bereich des getrennten Rad- und Gehwegs als auch der Radweg dürfen innerorts ausschließlich von Radfahrern benutzt werden. Auch hier gilt, da innerorts, eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Il existe des itinéraires cyclables obligatoires et des itinéraires non obligatoires. Les itinéraires cyclables obligatoires sont signalés le panneau 241 StVO comme chemins séparés et des pistes cyclables ainsi que le panneau 237 StVO (piste cyclable) comme une voie réservée pour les cyclistes. Les pistes cyclables doivent être contrastées tactilement et visuellement des itinéraires piétons . Ainsi, seules les cyclistes sont autorisés à circuler tant sur les itinéraires cyclables séparés que partagés avec piétons. Comme dans les zones urbaines, la vitesse maximale y est de 50 km / h.



241

237



## 4.) Wer ist verantwortlich für den Bau des Fahrradnetzes?

### Qui est en droit de construire ces aménagements ?

Dies ist abhängig von der Lage der Fahrradinfrastruktur innerhalb der Verkehrsflächen. Zum besseren Verständnis wird die Begriffsbestimmung aus dem Saarländischen Straßengesetz (SStrG) bzw. der Ortsdurchfahrtrichtlinien (ODR) zitiert.

Cela dépend du statut de ces infrastructures cyclables. Pour mieux comprendre, voici comment elles sont définies dans la Loi sur la Sarre (SStrG) ou dans le règlement des circulations routières en milieu urbain (ODR).

Hierin heißt es:

Träger der Straßenbaulast für die Landstraßen I. Ordnung und die Landstraßen II. Ordnung ist das Land. Für die Bundesstraßen ist das Land im Zuge der Auftragsverwaltung ebenfalls Straßenbaulastträger.

Il précise:

Le Land possède la compétence pour la construction des routes de premier ordre et les routes II. Pour les routes du réseau fédéral, le Land possède les compétences pour la gestion et la construction.

Ausnahme: Die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnern sind Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrtr im Zuge von Landstraßen I. Ordnung und II. Ordnung sowie der Bundesstraßen. Dies trifft im Saarland für die Landeshauptstadt Saarbrücken zu.

Exception: Les communes de plus de 80.000 habitants sont compétentes pour la construction des traversées d'agglomération tant sur les routes de premier ordre et du second ordre et les routes fédérales . Ceci est le cas pour la capitale Sarrebruck.

Die Gemeinden sind Träger der Straßenbaulast für die Gemeindestraßen innerhalb ihres Gemeindegebietes.

Les municipalités sont compétentes pour la construction de route pour les routes communales.

Der Straßenbaulastträger ist verantwortlich für die Fahrbahn, hierzu gehört auch die Entwässerungsrinne. Die Baulast für die Gehwege und Parkplätze einschl. Parkstreifen in den Ortsdurchfahrten obliegt stets den Gemeinden. Zu den Gehwegen gehört auch der Hochbord. Hochborde gehören zu den vom Hochbord gestützten Teilen der Ortsdurchfahrt, z.B. Gehweg, Parkstreifen etc.

Le maître d'ouvrage compétent pour la construction de l'infrastructure est responsable de la chaussée, ce qui englobe la problématique de l'évacuation des eaux de ruissellement. La construction des trottoirs et des places de stationnement dans les agglomérations sont de la compétence des communes. Cette compétence englobe également la réalisation des éléments de séparations comme des bordures hautes.

Befindet sich die Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn, also mittels Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen, ist der Straßenbaulastträger für den Bau der Straßenfläche verantwortlich. Da es sich bei Schutzstreifen und Radfahrstreifen um Markierung, zum Teil in Verbindung mit Beschilderung, handelt, muss die Straßenverkehrsbehörde des jeweiligen Landkreises (5) bzw. Regionalverbands (1), in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger die jeweilige Radverkehrsmarkierung bzw. Radverkehrsbeschilderung anordnen. Ausnahmen: Die Mittelstädte St. Ingbert und Völklingen sowie die Landeshauptstadt Saarbrücken haben eigene Straßenverkehrsbehörden.

Lors que l'aménagement cyclable se situe sur la route comme des bandes de protection ou des bandes cyclables, le maître d'ouvrage responsable de la construction est celui qui à la responsabilité de la construction de la chaussée. La signalisation de ce type d'aménagement concerne du marquage au sol et la pose de panneaux, il a obligation de soumettre le projet l'autorité administrative compétente du Land qui va contrôler la cohérence avec la réglementation existante. A l'exception des villes comme de St. Ingbert et Völklingen, ainsi que la capitale de l'Etat : Sarrebruck qui possèdent cette compétence.

In den Ortsdurchfahrten mit geteilter Baulast ist Baulastträger für straßenbegleitende Radwege, einschl. eines zwischen Fahrbahn und Radweg liegenden Grünstreifens, der Baulastträger der Fahrbahn. Dies gilt auch bei Rad- und Gehwegen, die unmittelbar nebeneinander verlaufen (Getrennter Rad- und Gehweg), für den Teil des Radwegs. Für den Teil des Gehwegs ist die Stadt oder Gemeinde Baulastträger.

Dans les traversées d'agglomérations avec des compétences partagées pour la construction de la route, le maître d'ouvrage pour la construction d'itinéraires cyclables séparés ainsi que des éléments de séparation comme des terre-pleins est le maître d'ouvrage compétent pour la construction de la chaussée. Cela vaut également pour la partie cyclable des itinéraires piétons et cycles juxtaposés. Les constructions des parties piétonnes sont de la compétence des communes.

Die Anlage gemeinsamer Rad- und Gehwege ist in Ortsdurchfahrten aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken. Über Bau und Unterhaltung ist zwischen dem Baulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde eine Vereinbarung zu schließen. Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs darf nur in Betracht gezogen werden, wenn eine Vereinbarung zur Kostenteilung mit der Gemeinde zustande kommt. Die Herstellungs- bzw. Sanierungskosten sollen darin hälftig zwischen den Baulastträgern geteilt werden. Die betriebliche Unterhaltung soll, auch in der v.g. Vereinbarung geregelt, die Stadt oder Gemeinde gegen Kostenerstattung oder mittels eines Ablösebetrages abgegolten, übernehmen.

Dans les traversées d'agglomération, l'aménagement d'itinéraires partagés piétons cycles doit être limité pour des raisons de sécurité à des situations exceptionnelles. Pour la construction et l'entretien, une convention doit être signée entre la maître d'ouvrage de la construction et la commune. La création d'un itinéraire partagé ne peut être envisagée que si il existe un accord pour le partage de son financement. La construction et les coûts d'entretien doivent être répartis par moitié entre les deux parties. La convention doit également régler son fonctionnement et son animation au travers d'une taxe ou d'un remboursement pour la collectivité.

## **5.) Wer ist verantwortlich für die Wartung des Netzes?**

### **Qui est responsable de l'entretien du réseau ?**

Bei Schutz- bzw. Radfahrstreifen ist für Sanierungsarbeiten, wie z.B. das Verfüllen von Schlaglöchern, der Straßenbaulastträger zuständig. Die Reinigungspflicht obliegt den Städten oder Gemeinden und zwar für alle Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landstraßen I. und II. Ordnung. Sie umfasst insbesondere das Säubern der Fahrbahnen und Gehwege.

Bei Radwegen ist der Straßenbaulastträger der Fahrbahn für die Sanierungs- und Unterhaltungsarbeiten zuständig. Die Unterhaltungskosten eines getrennten Rad- und Gehwegs werden zwischen den Baulastträgern im Verhältnis der Breiten von Rad- und Gehweg geteilt. Die Baulastträger sollen eine Vereinbarung treffen, wonach einer von ihnen die Unterhaltung einschließlich der Verkehrssicherungspflicht gegen Kostenerstattung übernimmt.

Pour les bandes de protection et les bandes cyclables, le maître d'ouvrage de la chaussée est responsable pour les travaux de rénovation, tels que les nids de poule. L'entretien incombe aux villes et aux communes pour toutes les routes en agglomération, y compris des routes fédérales. Il comprend notamment le nettoyage des chaussées et des trottoirs. L'entretien des pistes cyclables est de la compétence du maître d'ouvrage de la construction.

Les coûts d'entretien d'un itinéraire séparé piétons cycles sont partagés entre les maîtres d'ouvrage respectifs selon le rapport des largeurs des itinéraires respectifs.

## **6.) Wer hat die Polizeigewalt auf dem Fahrradnetz: Staat oder Gemeinde?**

### **Qui possède le pouvoir de police sur le réseau de vélo: Etat ou du collectivité?**

Für den fahrenden Verkehr ist die Polizei zuständig. Für den ruhenden Verkehr (Parkverstöße o.ä.) ist, in Abhängigkeit der übertragenen Befugnisse, das Ordnungsamt der jeweiligen Stadt oder Gemeinde zuständig.

La police de Land possède le pouvoir de police pour la circulation routière. Le contrôle du stationnement est délégué aux collectivités.

## **7.) Wer entscheidet über die Auswahl der Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder getrennten Radwegen?**

### **Qui décide du type d'aménagement : bandes de protection, bandes cyclables ou itinéraires séparés ?**

Über die zu wählende Art der Radverkehrsführung entscheidet der jeweilige Baulastträger im Rahmen der Planung in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises bzw. Regionalverbands oder kreisfreien Stadt.

Le choix du type d'aménagement est du ressort du maître d'ouvrage de la construction dans le cadre de la planification de son réseau avec l'autorisation de l'administration des transports terrestres du Land ou de la collectivité si elle possède la compétence.

## **ANNEXE 3.3**

### **ALLEMAGNE**








**Questionnaire rempli par Mme Ludgera Klinge-  
Habermann, Forschungsmanagement ,TÜV  
Rheinland Consulting GmbH**

**7 pages**

## Studie zu gemeinsamen Fuß- und Radwegen - Fahrradfahrer im Ausland Interviewleitfaden

### I) KONTEXT

#### Gesetzgebung

						
Danemark	Espagne Italie	Royaume-Uni	Suisse	Belgique	Allemagne	Pologne

Gemeinsamer Fuß- und Radweg

oder Fußweg  
mit erlaubter Fahrradnutzung



I.1 – Die Gesetzgebung zu gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist in Ihrem Land gültig. Seit wie lange ungefähr? Für Bundesstaaten: Ist die Gesetzgebung auf nationaler oder regionaler Ebene angesiedelt?

Die Gesetzgebung ist auf nationaler Ebene angesiedelt (Neufassung mit Gültigkeit zum 1. April 2013).

**La législation est élaborée au niveau national (elle a été refondue au 1er Avril 2013)**

Straßenverkehrsordnung (StVO): Gemeinsamer Fuß- und Radweg Zeichen 240

**Code de la route allemand : signaux pour piétons et cyclistes, signal N°240**

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 22. September 2015

**Cet objet est également réglementé par la circulaire d'application du code de la route du 22 octobre 1998 actualisée au 22 septembre 2015.**

Für mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege besteht Benutzungspflicht.

**Le signal 240 stipule que l'utilisation de chemin piétons cyclistes est obligatoire**

I.1a – Österreich: Gibt es eine Gesetzgebung zu gemeinsamen Fuß- und Radwegen? Wenn nicht, wissen Sie, warum nicht? Gibt es lokale Praktiken? Richten sich diese nach einer anderen als einer nationalen Gesetzgebung oder nach einer Empfehlung?

I.2 – Welche Regeln sind mit dem runden Schild 240 (oder einem Äquivalent) in Ihrem Land verbunden? Ist dieser Weg für Radfahrer Pflicht, empfohlen oder gekennzeichnet?

Für mit Zeichen 240 gekennzeichnete gemeinsame Geh- und Radwege besteht Benutzungspflicht.  
**Le signal 240 stipule que l'utilisation de chemin piétons cyclistes est obligatoire**

## Lokale Umsetzung

I.3 – Gibt es diese Art der Straßengestaltung in Ihrer Stadt? Haben Sie selbst gemeinsame Fuß- und Radwege angelegt?

Gibt es neben den nationalen oder regionalen Regeln zusätzliche Empfehlungen oder lokale Regeln (angeben lassen), wenn ja, welche? Sind diese für das Straßenbauamt verbindlich oder gelten sie beschreibend?

Unterscheidet sich die Praxis von der Regel oder von der Empfehlung? Worin?

I.4 – Ist dies eine häufige oder außergewöhnliche Straßengestaltung?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

I.5 – Kann entlang von Parkplätzen am Gehweg ein gemeinsamer Fuß- und Radweg angelegt werden?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

## II) DER ADMINISTRATIVE PROZESS

### Entscheidungsprozess

II.1 – Wie verläuft der Genehmigungsprozess für den Bau eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs? Hat die Bevölkerung die Möglichkeit, einen solchen Bau anzuregen? Ist ein bestimmtes Gremium an der Genehmigung solcher Projekte beteiligt?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

### Inbetriebnahme des gemeinsamen Fuß- und Radwegs

II.2 – Durch welchen Vorgang wird der gemeinsame Fuß- und Radweg in Betrieb genommen: Gemeindeverordnung? Sonstige?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

## III) TECHNISCHE FRAGEN

### Allgemeine Bedingungen bei Inbetriebnahme

III.1 – In welchen Situationen legen Sie einen gemeinsamen Fuß- und Radweg an?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

III.2 – Wie gestalten Sie einen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Freiflächenmöblierung, Beschilderung...) ?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

III.3 – Ist es möglich, auf Grundlage eines bestehenden Fußwegs einen gemeinsamen Fuß- und Radweg anzulegen oder geschieht dies ausschließlich bei neuen Anlagen?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

III.4 – Sonstige Informationen

## Geschwindigkeiten und Durchsatz

III.5 – Gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahrräder auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen? Wenn ja, in welcher Höhe? Wird diese kontrolliert, wenn ja, wie?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

**Nein.**

III.6 – Werden maximale Werte für den Durchsatz von Fußgängern und Radfahrern festgelegt? Wenn ja, welche? Und auch für das Verhältnis Fußgänger/Radfahrer?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

III.7 – Sonstige Informationen

Gemeinsame Geh- und Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn die Beachtung der Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt werden können. Dieses ist bei einem hohen Fußgänger- oder Radfahreranteil nicht der Fall. Gemeinsame Fuß- und Radwege führen fast zwangsläufig zu Konflikten zwischen den beiden Gruppen, weil die Geschwindigkeitsunterschiede hoch und die Bewegungsprofile von Radfahrenden und Fußgängern sehr verschieden sind. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten nach Möglichkeit vermieden werden.

**Les cheminements piétons/cyclistes ne peuvent être mis en place que si ceux-ci ne pénalisent pas les piétons. Et ce n'est pas le cas en cas de forte fréquentation piétonne ou cycliste.**

**Les cheminements piétons cyclistes conduisent presque inévitablement à des conflits entre les deux catégories d'usagers, à cause du fort différentiel de vitesse et parce que leurs profils de déplacements sont différents.**

**Les cheminements piétons/cyclistes doivent être évités autant que possible.**

## Geometrische Eigenschaften

III.8 – Welche geometrischen Eigenschaften gelten als Mindestmaße? Zum Beispiel als minimale Breite des Fußwegs oder als maximale Steigung?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Zeichen 240  
gemeinsamer Fuß- und Radweg  
**Signal 240 Chemin piétons/cyclistes**



innerorts  
mindestens 2,50 m  
en agglomération, (largeur ?) mini 2,50 m

außerorts  
mindestens 2,00 m  
hors agglomération, (largeur?) min 2,00 m

III.9 – Können die Radwege in beiden Richtungen genutzt werden? Wenn nein, warum nicht?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

*Je ne suis pas sur que la question ait été comprise, en tout cas je ne comprends pas les réponses ci dessous, il faudrait des schémas explicatifs.*

**Nur bei Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)**

Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

L'utilisation des aménagements cyclables (mais peut être pensait ils chemins piétons cyclistes?) à gauche de la circulation (contre sens) est dangereuse, a fortiori en agglomération, on doit donc les éviter à tout prix.

Auf baulich angelegten Radwegen kann nach sorgfältiger Prüfung die Benutzungspflicht auch für den Radverkehr in Gegenrichtung mit Zeichen 240 oder ein Benutzungsrecht durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (1022-10) angeordnet werden.

En milieu interurbain, on peut éventuellement, après avoir évalué précisément les risques, autoriser la circulation des cyclistes à contresens (signal 240) ou bien le signal 1022-10 „autorisé aux cyclistes“.

Eine Benutzungspflicht kommt in der Regel außerhalb geschlossener Ortschaften, ein Benutzungsrecht innerhalb geschlossener Ortschaften ausnahmsweise in Betracht.

Les cheminements piétons cycles sont pour les cyclistes obligatoires en milieu interurbain, et exceptionnellement facultatifs en agglomération.

Am Anfang und am Ende einer solchen Anordnung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.

Quand une telle mesure est prise, il faut assurer des traversées sûres aux extrémités de l'aménagement.

Voraussetzung für die Anordnung ist, dass

- a) die lichte Breite des Radweges einschließlich der seitlichen Sicherheitsräume durchgehend in der Regel 2,40 m, mindestens 2,0 m beträgt;
- b) nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind;
- c) dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radfahrer und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichend Sicht besteht.

Voici les conditions préalables à l'aménagement d'un cheminement piétons/cycles:

- a) La largeur de l'aménagement doit être de l'ordre de 2,40, et au minimum 2,00.
- b) Il y a peu d'intersections ou de débouchés de rue à fort trafic à traverser
- c) Il faut une bonne covisibilité entre les cyclistes et le trafic motorisé

An Kreuzungen und Einmündungen sowie an verkehrsreichen Grundstückszufahrten ist für den Fahrzeugverkehr auf der untergeordneten Straße das Zeichen 205 „Vorfahrt gewähren.“ oder Zeichen 206 „Halt. Vorfahrt gewähren.“ jeweils mit dem Zusatzzeichen mit dem Sinnbild eines Fahrrades und zwei gegengerichteten waagerechten Pfeilen (1000-32) anzuordnen.

Aux intersections, en présence de voies d'accès et de (voies principales ?) on utilise le signal 205 „adaptez votre vitesse“ ou bien le signal 206 „arrêt, cédez le passage“ (stop ?), à chaque fois avec un panneau additionnel représentant un cycliste et deux flèches allant en sens contraire.

### III.10 – Sonstige Informationen

## Die Integration des gemeinsamen Fuß- und Radwegs in den öffentlichen Raum

III.11 – Welche Einrichtungen sind an Anfang und Ende vorgesehen? Wie werden Kreuzungen/Einmündungen gestaltet? Dürfen Fahrräder auf Zebrastreifen fahren oder gibt es eine parallele Einrichtung?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Einfahrten, Knotenpunkte und Kreisverkehre stellen besondere Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur, da sie potenzielle Unfallschwerpunkte sind.

Zur sicheren Radverkehrsführung sind grundsätzliche Punkte zu beachten:

- Deutliche (zum Beispiel rote) Markierung der Radverkehrswege,
- Vorziehen der Haltelinie für den Radverkehr vor die Haltelinie des Autoverkehrs,
- Aufstellflächen vor dem Autoverkehr für direktes Linksabbiegen,
- eigene Signalisierung des Radverkehrs.

Il y a des dispositions particulières pour le traitement des cyclistes dans les giratoires, qui sont potentiellement accidentogènes pour les cyclistes.

Pour une gestion plus sûre du trafic cycliste, les points suivants sont à examiner:

- marquage efficace (par exemple rouge) des trajectoires empruntées par les cyclistes
- avancée de la ligne d'effet des feux (sas cycliste)
- installation spéciale avant le trafic motorisé pour permettre le tourne à gauche ??(pas compris la différence avec un sas)
- signalisation spécifique pour les cycles

Detaillierte Lösungen für einzelne Situationen werden in der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) beschrieben.

- Knotenpunkte mit Rechts- vor-links-Regelung
- Knotenpunkte mit Vorfahrtsregelung durch Verkehrszeichen.
- Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen
- Kreisverkehre

Des solutions détaillées pour les problématiques particulières sont décrites dans l'ERA 2010.

- pas compris
- points clés sur les règles de priorité et leur signalisation
- points clés sur les feux de signalisation
- carrefours giratoires

III.12 – Wie werden Zugänge/Einfahrten zu Anwohnergrundstücken berücksichtigt, um Nutzungskonflikte zu begrenzen (Fußgänger, Kinderwagen, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Fahrzeuge usw.)?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Für die Radverkehrssicherheit sind auch Grundstückszufahrten (z. B. zu Garagen, auf Parkplätze, in Einfahrten zu und aus Tankstellen) wichtig, weil hier vielfach besondere Konflikte entstehen. Es ist wichtig, für einen guten Sichtkontakt zwischen potenziellen Konfliktgruppen (also Fußverkehr,

Radverkehr und Kfz-Verkehr) zu sorgen und eine gute Vorhersehbarkeit der Bewegungsabläufe zu schaffen. Dem dienen spezielle Vorkehrungen in der Führung des Fußverkehrs, Radverkehrs und Kfz-Verkehrs. Bewährt haben sich an solchen Stellen auffällige Furtmarkierungen, ggf. ergänzt durch Achtungszeichen.

Pour la sécurité du trafic cycliste, les voies de desserte des parcelles privées (par exemple accès aux garages, parkings, stations service) sont aussi importantes, parce que c'est le lieu d'un nombre important de conflits. Il est important de veiller à ce que les différents usagers (Piétons cyclistes, véhicules motorisés) bénéficient de bonnes conditions de co-visibilité et à ce que les comportements des uns et des autres soient prévisibles. Dernière phrase non comprise.

### III.13 – Sonstige Informationen

#### **Nutzer**

III.14 – Sind Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen zugelassen?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Durch ein Zusatzschild kann die Benutzung des Radweges innerhalb geschlossener Ortschaften durch Mofas gestattet werden.

Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas Radwege benutzen.

En urbain, on peut autoriser les aménagements cyclables aux cyclomoteurs, moyennant la pose d'un panneau additionnel.

En milieu interurbain, les cyclomoteurs peuvent utiliser les pistes cyclables (!! étonnant, à vérifier ?)

### III.15 – Sonstige Informationen

#### **Spezialfall Tunnel**

III.16 – Bestehen besondere Empfehlungen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr in Tunneln, insbesondere für die öffentliche Beleuchtung in diesen?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

#### **Zusatzfrage**

III.17 – Werden Fußgänger mit motorisierten Fortbewegungsmitteln, beispielsweise solche mit einem Segway, in Ihrer Straßenverkehrsordnung als Fußgänger angesehen?

## **IV) AUSWIRKUNGEN**

IV.1 – Stellen Sie eine Entwicklung bei den Unfallzahlen nach Einführung gemeinsamer Fuß- und Radwege fest, oder eine Entwicklung der Anzahl von Konfliktfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern oder solchen zwischen Radfahrern und Anwohnern (bitte angeben)?

IV.2 – Werden von den Straßenbauämtern unerwünschte Nebeneffekte festgestellt?

IV.3 – Sonstige Informationen

## **V) MEINUNGEN**

V.1 – Welche Aussagen treffen lokale Interessenverbände von Fußgängern hinsichtlich dieser Einrichtung?

V.2 – Welche Aussagen treffen lokale Interessenverbände von Radfahrern hinsichtlich dieser Einrichtung?

V.3 – Welche Aussagen treffen lokale Interessenverbände von Personen mit eingeschränkter Mobilität hinsichtlich dieser Einrichtung?

V.4 – Sonstige Rückmeldungen

V.5 – In welchem Anwendungsbereich halten Sie als Experte den gemeinsamen Fuß- und Radweg für eine gute Lösung? Warum?

## **ANNEXE 3.4**

### **AUTRICHE**

**Questionnaire rempli par M. Holger Heinfellner,  
agence nationale autrichienne de l'environnement  
(André Isler, Cerema Est)**

**10 pages**

**Étude trottoirs partagés piétons – cyclistes à l'étranger**  
**Entretien avec M. HEINFELLNER**  
**Autriche**

M. HEINFELLNER a renvoyé le questionnaire renseigné. Il a été complété suite à un entretien téléphonique.

**I) KONTEXT**

dénomination des panneaux



gemGRW



getGRW



gemGRWoB



getGRWob

<p>§52.b., Abs. 17a., a) StVO</p>		<p><i>Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, und zwar ein Zeichen nach a) einen für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweg und</i></p>	<p>Im Folgenden: gemischt genutzter Geh- und Radweg  <b>gemGRW</b>  <b>Itinéraire partagé piéton cycliste obligatoire</b></p>
<p>§52.b., Abs. 17a., b) StVO</p>		<p><i>Ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).</i></p>	<p>Im Folgenden: getrennt geführter Geh- und Radweg  <b>etGRW</b>  <b>Itinéraire piéton cycliste séparé</b></p>
<p>§53, Abs. 28, a) StVO</p>		<p><i>Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss, und zwar ein Zeichen nach a) einen für die gemeinsame Benützung durch Fußgänger und Radfahrer bestimmten Geh- und Radweg und</i></p>	<p>Im Folgenden: gemischt genutzter Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht –  <b>gemGRWoB</b>  <b>Itinéraire partagé piéton cycliste non obligatoire</b></p>
<p>§53, Abs. 28, b) StVO</p>		<p><i>Ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).</i></p>	<p>Im Folgenden: getrennt geführter Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht –  <b>getGRWoB</b>  <b>Itinéraire séparé piéton cycliste non obligatoire</b></p>

I.1 – Die Gesetzgebung zu gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist in Ihrem Land gültig. Seit wie lange ungefähr? Für Bundesstaaten: Ist die Gesetzgebung auf nationaler oder regionaler Ebene angesiedelt?

Grundsätzlich ist Gesetzgebung in Österreich sowohl auf Bundes- als auch auf Bundesländerebene angesiedelt (Österreich hat 9 Bundesländer). Regelungen zu Geh- und Radwegen finden sich in der Straßenverkehrsordnung 1960 (Abkürzung **StVO 1960**) in der geltenden Fassung wieder, konkret im **§ 52.b., 17a. StVO**.

Fondamentalement la législation en Autriche se situe à la fois au niveau fédéral et au niveau provincial. Des dispositions sur les trottoirs et les pistes cyclables se trouvent dans le Code de la route 1960 (abréviation StVO 1960) telles que modifiées à nouveau, en particulier au § 52.b., 17a. StVO.

**Ci-dessous les textes:**

gemGRW: in der StVO seit der 10. Novelle aus 1983

get GRW: in der StVO seit der 15. Novelle aus 1989

gemGRWoB: in der StVO seit der 25. Novelle aus 2013

get GRWoB: in der StVO seit der 25. Novelle aus 2013

I.1a – Österreich: Gibt es eine Gesetzgebung zu gemeinsamen Fuß- und Radwegen? Wenn nicht, wissen Sie, warum nicht? Gibt es lokale Praktiken? Richten sich diese nach einer anderen als einer nationalen Gesetzgebung oder nach einer Empfehlung?

siehe **Frage I.1 voir réponse précédente**

I.2 – Welche Regeln sind mit dem runden Schild 240 (oder einem Äquivalent) in Ihrem Land verbunden? Ist dieser Weg für Radfahrer Pflicht, empfohlen oder gekennzeichnet?

Ist ein gemGWR oder getGRW vorhanden, muss dieser mit dem Fahrrad auch befahren werden. Es existieren jedoch folgende Ausnahmen (gem. §68, 1 StVO):

**Les itinéraires balisés par les panneaux gemGRW et getGRW imposent aux cyclistes de les utiliser sauf exceptions suivantes**

- *Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern **darf** Anm.: optional die Fahrbahn oder die Radfahranlage benützt werden;*
- **les vélos avec une remorque d'une largeur inférieure à 80 cm ou exclusivement destinés au transport de passagers, les engins type tricycles d'une largeur inférieure à 80 cm, t les cycloportifs peuvent utiliser soit la chaussée ou soit l'itinéraire cyclable;**
- *mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen **les vélos avec une remorque particulière et les engins plus larges comme triporteur ou autre « cargobike : CHRISTIANABIKE »...***

gemGWRoB und getGRWoB sind von dieser Benützungspflicht ausgenommen.

**Les itinéraires balisés avec les panneaux gemGRWoB et getGRWoB ne sont pas concernés par cette obligation.**

## **Lokale Umsetzung**

I.3 – Gibt es diese Art der Straßengestaltung in Ihrer Stadt? Haben Sie selbst gemeinsame Fuß- und Radwege angelegt?

Gibt es neben den nationalen oder regionalen Regeln zusätzliche Empfehlungen oder lokale Regeln (angeben lassen), wenn ja, welche? Sind diese für das Straßenbauamt verbindlich oder gelten sie beschreibend?

Unterscheidet sich die Praxis von der Regel oder von der Empfehlung? Worin?

Diese Art der Straßengestaltung existiert. Ich habe bereits gemischte Geh und Radwege **geplant**.  
**Ce type d'aménagement existe chez nous et nous en avons réalisé dans nos projets.**

Zusätzliche Regelungen zu Geh- und Radwegen finden sich in den bundesweit angewandten *Richtlinien der Österreichischen Forschungsgesellschaft für Straße, Schiene und Verkehr*. Diese Richtlinien sind nicht rechtsverbindlich, gelten aber als aktueller Stand des Wissens und werden vor Gericht von Verkehrssachverständigen rezitiert.

**Des dispositions complémentaires pour les itinéraires piétons et cyclables à appliquer se trouvent dans des recommandations de l'agence autrichienne de recherche pour la route, le rail et la circulation.**

**Ces recommandations ne sont pas juridiquement obligatoires, mais elles sont considérées comme l'état actuel de l'art et elles sont reconnues devant les tribunaux par les experts de la circulation routière.**

I.4 – Ist dies eine häufige oder außergewöhnliche Straßengestaltung?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

gemGRW und getGRW sind durchaus übliche Elemente der Straßengestaltung.  
**gemGRW und getGRW sont des aménagements fréquents**

gemGRWoB und getGRWoB sind noch relativ neue Elemente und wurden dementsprechend noch nicht oft realisiert.

**gemGRWoB und getGRWoB sont des dispositions relativement récentes donc encore peu mises en oeuvre.**

I.5 – Kann entlang von Parkplätzen am Gehweg ein gemeinsamer Fuß- und Radweg angelegt werden?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Unter bestimmten Voraussetzungen (siehe Punkt III): Ja.  
**Oui mais sous certaines conditions**

Achtung: Schutzstreifen zu abgestellten Fahrzeugen: mind. 0,75 m

**Attention : obligation d'une bande de protection d'au moins 75 cm par rapport aux voitures**

## II) DER ADMINISTRATIVE PROZESS

### Entscheidungsprozess

II.1 – Wie verläuft der Genehmigungsprozess für den Bau eines gemeinsamen Fuß- und Radwegs? Hat die Bevölkerung die Möglichkeit, einen solchen Bau anzuregen? Ist ein bestimmtes Gremium an der Genehmigung solcher Projekte beteiligt?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

**Radlobby est une association puissante qui milite plus pour la séparation des flux piétons et vélos**

Inbetriebnahme des gemeinsamen Fuß- und Radwegs



II.2 – Durch welchen Vorgang wird der gemeinsame Fuß- und Radweg in Betrieb genommen: Gemeindeverordnung? Sonstige?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Kann ich im Moment nicht beantworten, könnte erst nach den Weihnachtsfeiertagen Rücksprache halten.

[Il y a un document \(à préciser\)](#)

### III) TECHNISCHE FRAGEN

#### Allgemeine Bedingungen bei Inbetriebnahme

III.1 – In welchen Situationen legen Sie einen gemeinsamen Fuß- und Radweg an?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Auszug, RVS 03.02.13, Radverkehr, 8.3:

*Der Radverkehr kann in Fußgängerbereichen nur zugelassen werden, wenn die hinreichende Verträglichkeit von Fußgänger- und Radverkehr sichergestellt ist. Es sind dabei folgende Faktoren abzuwägen: **Fußgängerdichte, Verkehrsraumbreite, Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr, Umweglängen und Alternativrouten.***

[Le vélo peut être autorisé sur les itinéraires piétons que si la compatibilité est suffisante entre la circulation des piétons et des vélos. Il faut prendre en compte les facteurs suivants: la densité du trafic piéton, la largeur des emprises de circulation, les sens de la circulation cyclables, l'importance des détours et les itinéraires alternatifs.](#)

Auszug, RVS 03.02.13, Radverkehr, 8.3.1, gemGRW: [\(ce document est payant\)](#)

*Wege, die von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benützt werden, sind nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr zulässig, um gegenseitige Konflikte und Belästigungen zu vermeiden. Gemischte Geh- und Radwege sind nur dann auszuführen, wenn der Verkehrsraum für eine getrennte Führung nicht ausreicht und eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht möglich ist.*

[Les itinéraires partagés pour piétons et cyclistes, ne sont autorisés qu'avec de faibles trafics piétons et vélos afin d'éviter des conflits d'usage. Les itinéraires partagés ne sont réalisés que si les emprises nécessaires des itinéraires séparés ne sont pas disponibles ou si la circulation cycliste ne peut pas être mélangée à la circulation automobile.](#)

III.2 – Wie gestalten Sie einen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Freiflächenmöblierung, Beschilderung...)?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Keine Möblierung vorgeschrieben. Beschilderung gem. StVO.

[Pas de mobilier ou aménagement spécifique uniquement les panneaux réglementaires](#)

III.3 – Ist es möglich, auf Grundlage eines bestehenden Fußwegs einen gemeinsamen Fuß- und Radweg anzulegen oder geschieht dies ausschließlich bei neuen Anlagen?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Unter bestimmten Voraussetzungen (siehe Punkt III.1 bzw. III.8): Ja.

[Oui sous certaines conditions .Point III1](#)

### III.4 – Sonstige Informationen

#### Geschwindigkeiten und Durchsatz

III.5 – Gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahrräder auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen? Wenn ja, in welcher Höhe? Wird diese kontrolliert, wenn ja, wie?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Keine Beschränkung jedoch Gebot einer „angepassten Geschwindigkeit“. Elektrisch unterstützte Fahrräder dürfen nur bis zu einer Bauartgeschwindigkeit von maximal 25 km/h die Anlage benutzen.

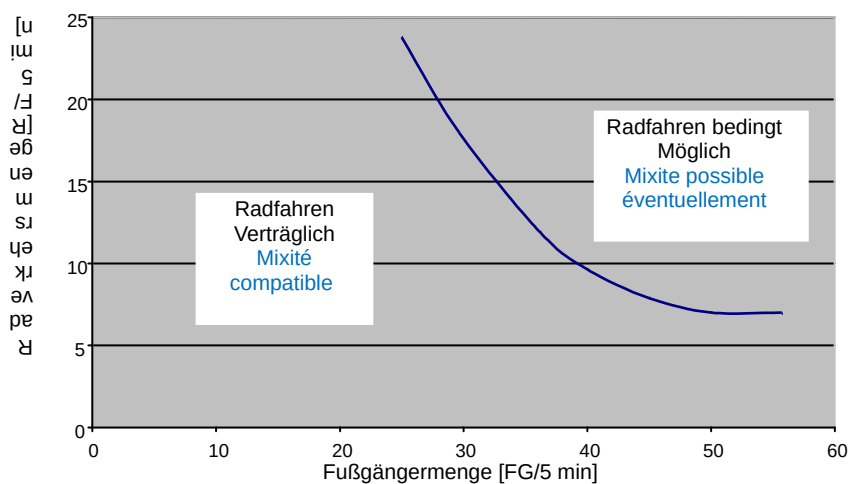
**Pas de restriction concernant la vitesse. Toutefois, les bicyclettes électriques sont autorisées à utilisées ces aménagements jusqu'à une vitesse de 25km/h.**

III.6 – Werden maximale Werte für den Durchsatz von Fußgängern und Radfahrern festgelegt? Wenn ja, welche? Und auch für das Verhältnis Fußgänger/Radfahrer?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Nein, keine quantitativen Festlegungen, lediglich qualitative Richtwerte (siehe Frage III.1).  
**Pas de ratio piéton vélo uniquement des aspects qualitatifs**

Ausnahme: Radfahren in Fußgängerzone:  
**Une exception : les vélos dans les aires piétonnes**

Auszug, RVS 03.02.13, Radverkehr, 8.3.2, gemGRW:



### III.7 – Sonstige Informationen

## Geometrische Eigenschaften

III.8 – Welche geometrischen Eigenschaften gelten als Mindestmaße? Zum Beispiel als minimale Breite des Fußwegs oder als maximale Steigung?  
(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

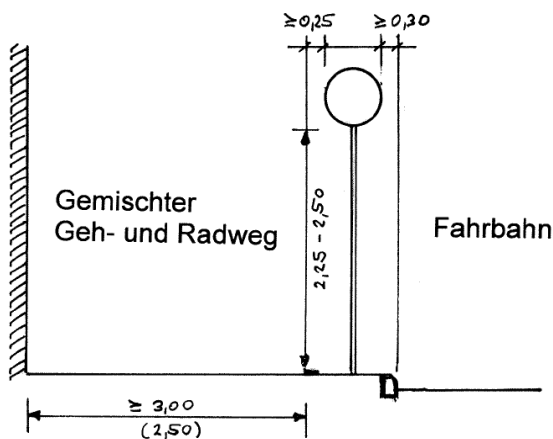
Auszug, RVS 03.02.13, Radverkehr, 8.3.1, gemGRW:

*Im dicht verbauten Ortsgebiet sind straßenbegleitende Geh- und Radwege nicht empfehlenswert. Haustore und Hauseinfahrten, die direkt angrenzen, sind besonders zu berücksichtigen. Bei Neuanlagen von gemischt genutzten Wegen sind Breiten von 3,00 m oder (bedarfsabhängig) mehr anzustreben. Die Mindestbreite von 2,50 m ist grundsätzlich einzuhalten. In Ausnahmefällen darf an kurzen Engstellen auf wenig frequentierten Wegen und aufgrund baulicher Zwänge die Mindestbreite unterschritten werden. Gegenüber einer angrenzenden Fahrbahn ist ein Schutzstreifen von mindestens 0,50 m anzuordnen.*

Dans les zones urbaines denses, les itinéraires partagés ne sont pas recommandés. Les portes et les accès riverains demandent une attention particulière. Pour des aménagements neufs, pour les itinéraires partagés des largeurs de 3,00 m ou plus en fonction de la fréquentation sont souhaitables pour principe, une largeur minimale de 2,50 m doit être maintenue. Dans des cas exceptionnels et en raison de contraintes structurelles, la largeur minimale peut être réduite sur de courts tronçons ou sur les routes à faible trafic. En contrepartie, une bande de protection d'au moins 0,50 m doit être tracée sur la chaussée.

Sollen Fußgängerflächen von Radfahrern mitbenutzt werden können, so empfiehlt sich im Ortsgebiet die Verordnung als „Gemischter Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht“ (Anm.: gemGRWoB).

Si les zones piétonnes peuvent être utilisés par les cyclistes, il est recommandé de la réglementer comme un itinéraire mixte piétons vélos sans obligation pour les cyclistes (panneau: GemGRWoB).



Richtwerte zu Breiterefordernissen finden sich in der Richtlinie **03.04.12**,

**Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen** der Österreichischen Forschungsgesellschaft für Straße, Schiene und Verkehr.

Les directives concernant les largeurs des infrastructures sont explicitées dans la directive 03.04.:2, du le de de conception des routes urbaines de l'agence autrichienne de recherches pour la route, le rail et la circulation.

Auszug, RVS 03.04.12, Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen, 6.1, gemGRW:

#### Extrait du guide

*Die Mindestbreite beträgt für Einrichtungsradverkehr 1,5 m, für Zweirichtungsradverkehr in der Regel 2,5 m. Bei Breiten über 3,5 m bis 4,0 m ist in der Regel eine Trennung vorzunehmen. Gegenüber einer angrenzenden Fahrbahn ist ein Schutzstreifen nach den Regeln von Radwegen anzuordnen. Die Anlage von gemischt genutzten Geh- und Radwegen, die direkt an Haustore oder Hauseinfahrten angrenzen, ist nicht zulässig.*

La largeur minimale d'une piste cyclable unique cyclable unidirectionnelle est 1,5 m, un double sens cyclable, elle est généralement de 2,5 m. Pour des largeurs supérieures à 3,5 m à 4,0 m une séparation des circulations est habituellement envisagée.

Une bande de protection le long de la chaussée longeée par la piste cyclable adte.

L'aménagement d'un itinéraire mixte piétons et vélos, avec des accès directs de portes et d'allées riveraines est interdit.

**Weitere Trassierungselemente (Sichtweiten, Steigungen, Wannens- und Kuppenradien) entsprechen jenen Anlagen, die ausschließlich für den Radverkehr vorgesehen sind.**

D'autres éléments des tracés tels que visibilité, pentes, zones plates et rayons au sommet correspondent à ces aménagements qui sont destinées exclusivement pour les cyclistes.

III.9 – Können die Radwege in beiden Richtungen genutzt werden? Wenn nein, warum nicht? (lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Ja, bei ausreichenden Breitenverhältnissen (siehe Frage III.8)

Oui si la largeur de l'itinéraire le permet

III.10 – Sonstige Informationen

## Die Integration des gemeinsamen Fuß- und Radwegs in den öffentlichen Raum

III.11 – Welche Einrichtungen sind an Anfang und Ende vorgesehen? Wie werden Kreuzungen/Einmündungen gestaltet? Dürfen Fahrräder auf Zebrastreifen fahren oder gibt es eine parallele Einrichtung?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Kennzeichnung von Anfang und Ende mit entsprechenden Verkehrszeichen Anfang (siehe Frage I) und Ende. Schutzstreifen (Zebrastreifen) dürfen nicht befahren werden. Noch ist die Fahrbahnquerung von gemGRW nicht gesetzlich definiert. Eine in Sankt Pölten (Landeshauptstadt von Niederösterreich) praktizierte Lösung ist ein Schutzweg mit versetzter Blockmarkierung links und rechts vom Schutzweg.

Le marquage du début et la fin avec les panneaux appropriés de la signalisation routière de début et de fin (voir la question I) e Les a banes de protection (marquage avec zébras) ne doivent pas être circulées. Pourtant, la traversée de la route par un d'itinéraire partagé n'est pas définie dans la réglementation. Sankt Pölten (capitale de la Basse-Autriche) propose une solution avec un itinéraire protégé identifié avec des de part et d'autre du cheminement.

III.12 – Wie werden Zugänge/Einfahrten zu Anwohnergrundstücken berücksichtigt, um Nutzungskonflikte zu begrenzen (Fußgänger, Kinderwagen, Personen mit eingeschränkter Mobilität, Fahrzeuge usw.)?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Auszug, RVS 03.04.12, Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen, 6.1, gemGRW:

Extrait RVS 03.04.12 conception des routes urbaines, 6.1, gmGRW:

*Die Anlage von gemischt genutzten Geh- und Radwegen, die direkt an Haustore oder Hauseinfahrten angrenzen, ist nicht zulässig.*

L'aménagement d'itinéraires partagés avec des accès directs de portes d'habitation et d'allées riveraines est interdit,

III.13 – Sonstige Informationen

Nutzer

III.14 – Sind Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen zugelassen?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

E-Bikes und Pedelecs (mit  $v_{\max} \leq 25\text{km/h}$ )

Vélos électriques et vélos à assistance électrique avec des vitesses  $\leq 25\text{km/h}$

Einspurig

s

- mit Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist
- en sens unique cycliste, un cycle avec une remorque, qui ne doit pas être plus large que 80 cm ou uniquement destinée pour le transport de passagers

mit mehrspurigen

E-Bikes und Pedelecs, die nicht breiter als 80 cm sind sur les voies à double sens cycliste les vélos électriques et vélos à assistance électrique n'ayant pas unee doivent être supérieure qcm

Segway (mit  $v_{\max} \leq 25\text{km/h}$ , in Österreich mit E-Bikes gleichgestellt)

Segway idem Ebike

III.15 – Sonstige Informationen

## Spezialfall Tunnel

III.16 – Bestehen besondere Empfehlungen für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr in Tunneln, insbesondere für die öffentliche Beleuchtung in diesen?

(lokale Praxis - nationale Empfehlung - nationales Gesetz)

Keine besonderen Bestimmungen für Fußgänger- und/oder Fahrradverkehr.

Pas de spécificité pour les piétons et les cyclistes

## Zusatzfrage

III.17 – Werden Fußgänger mit motorisierten Fortbewegungsmitteln, beispielsweise solche mit einem Segway, in Ihrer Straßenverkehrsordnung als Fußgänger angesehen?

Segway (mit  $v_{\max} \leq 25\text{km/h}$ ) ist in Österreich mit E-Bike gleichgestellt

Segway idem Ebike

## IV) AUSWIRKUNGEN

IV.1 – Stellen Sie eine Entwicklung bei den Unfallzahlen nach Einführung gemeinsamer Fuß- und Radwege fest, oder eine Entwicklung der Anzahl von Konfliktfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern oder solchen zwischen Radfahrern und Anwohnern (bitte angeben)?

Keine statistische Auswertung vorhanden.

Aucune évaluation statistique disponible.

IV.2 – Werden von den Straßenbauämtern unerwünschte Nebeneffekte festgestellt?

Keine Angaben.

Pas de donnée

IV.3 – Sonstige Informationen

## V) MEINUNGEN

V.1 – Welche Aussagen treffen lokale Interessenverbände von Fußgängern hinsichtlich dieser Einrichtung?

Interessensverbände von Fußgängern und Radfahrern sind bei der Entwicklung der relevanten *Richtlinien der Österreichischen Forschungsgesellschaft für Straße, Schiene und Verkehr* involviert und unterstützen die folgende Aussage in Bezug auf gemGRW und gemGRWoB:

Les associations de piétons et les cyclistes participent au développement de la réglementation menée par l'agence de la recherche autrichienne pour la route, le rail et le transport. Elles soutiennent les remarques ci-dessous concernant le partage des espaces.

« Les itinéraires partagés pour piétons et cyclistes, ne sont autorisés qu'avec de faibles trafics piétons et cyclistes afin d'éviter des conflits d'usage. Les itinéraires partagés ne sont réalisés que si les emprises nécessaires des itinéraires séparés ne sont pas disponibles ou si la circulation cycliste ne peut pas être mélangée à la circulation automobile. »

In einem gemeinsam publizierten Arbeitspapier haben die Interessensverbände von Fußgängern und Radfahrern zudem folgende Aussage getroffen:

*Gemeinsame Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollen innerorts die Ausnahme sein und so organisiert werden, dass Konflikte verhindert werden.*

Dans un document de travail publié conjointement, les associations de piétons et les cyclistes ont également fait la déclaration suivante:

En ville, les espaces partagés pour les piétons et les cyclistes doivent être l'exception et ils doivent être organisés de telle sorte que les conflits peuvent être évités.

V.2 – Welche Aussagen treffen lokale Interessenverbände von Radfahrern hinsichtlich dieser Einrichtung?

voir ci-dessus

V.3 – Welche Aussagen treffen lokale Interessenverbände von Personen mit eingeschränkter Mobilität hinsichtlich dieser Einrichtung?

Keine Aussagen [pas de commentaire](#)

V.4 – Sonstige Rückmeldungen

V.5 – In welchem Anwendungsbereich halten Sie als Experte den gemeinsamen Fuß- und Radweg für eine gute Lösung? Warum?

Sinnvoll, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre äußerst gering ist, d.h. niederrangiges Netzelement mit wenig Fußgänger- und Radverkehr, die vorhandene Verkehrsraumbreite für eine getrennte Führung nicht ausreicht und gleichzeitig die Verkehrslast auf der Hauptfahrbahn hoch ist.

[Les situations pertinentes pour y aménager des trottoirs partagés peuvent être :](#)

[-là où la fonction de réseau et les fréquentations piétonnes et cyclistes sont extrêmement faibles,](#)  
[-là où l'emprise de la chaussée existante supportant des niveaux élevés de trafic est insuffisante pour une séparation des flux automobiles et cycles.](#)

## **ANNEXE 3.5**

### **FINLANDE**

**Questionnaire rempli par M. Ari Liimatainen, M.SC  
(Civ. ENG.), Traffic Engineering, Finnish Transport  
Agency, Helsinki**








**8 pages**



**Study on shared pedestrian-cyclist pavements abroad  
Interview guide  
FINLAND**

**I) BACKGROUND**

**Regulations**

						
Danemark	Espagne Italie	Royaume-Uni	Suisse	Belgique	Allemagne	Pologne

*Shared pavements without separation*

*or compulsory pedestrian path  
that bicycles can run on*



I.1 - Regulations concerning shared pavements are in force in your country. For approximately how long? For federated States, are these federal or regional regulations?

In Finland shared pavement have been in use since 1970's. First these combined cycle track and foot-path were signed with two different signs: Compulsory foot-path and Compulsory cycle track -signs. These signs were used at same sign pole.

Three different shared pavement signs came into Finnish legislation 1. April 1982. In Finland we have nowadays five different signs in use.

Sign 421: Compulsory foot-path



Sign 422: Compulsory cycle track



Sign 423: Combined cycle track and foot-path



Sign 424: Parallel cycle track and foot-path



Sign 425: Parallel cycle track and foot-path



I.1bis - For Austria: are there regulations concerning shared pavements? If not, do you know why? Are there any local practices? Are these based on something other than federal regulations, or a recommendation?

I.2 - What rules are associated with the round P956 sign (or equivalent) in your country: is this a compulsory path for cyclists, simply recommended or as a guide?

Legislation (from road traffic degree):

#### Sign 421

The sign indicates the compulsory foot-path, which is either separate or structurally separated from the carriageway, to be used by pedestrians walking in the direction in question. Other than pedestrians and road users as mentioned in § 8 subsection 2. and § 45 Road Traffic Act shall not use a walking path shown by this sign. The sign is generally used not to indicate an elevated walkway.

#### Sign 422

The sign indicates the compulsory cycle track, which is either separate or structurally separated from the carriageway, to be used by cyclists driving in the direction in question. Other vehicles may not use a cycle track indicated by this sign. Driving a moped on cycle track is allowed if this is indicated by an additional sign with the text "Permitted for mopeds". If there is a cycle track only at the left side of the road and that with regard to the travel route or for other reasons is safer to use, the cyclist is on a short distance allowed to use hard shoulder or the right edge of the roadway. When driving on the cycle track will be complied as of the Road Traffic Act, how about driving on the roadway.

## Sign 423

The sign indicates a combined compulsory cycle track and compulsory foot-path, which is either separate or structurally separated from the carriageway, to be used by cyclists driving and pedestrians walking in the direction in question. Regarding compulsory cycle tracks and compulsory foot-path are otherwise being said about signs 421 and 422 specifications.

## Signs 424 and 425

The sign indicates the compulsory cycle track and the compulsory foot-path which runs parallel to and which is either separate or structurally separated from the carriageway. The indications on the symbol indicate how the cycle track and foot-path runs in relationship to each other. Regarding compulsory cycle tracks and compulsory foot-path are otherwise being said about signs 421 and 422 specifications.

## Local application

I.3 - Is this type of development implemented in your town/city? Have you yourself had the opportunity to create shared pavements?

Are there any local recommendations or regulations (please specify) in addition to national or federal rules? What are these? Are these imposed on the road manager or are they merely indicative?

Does practice differ from the rule or recommendation? In what does it differ?

I.4 - Is this a frequent or exceptional development?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

I.5 - Can a shared pavement be made when cars park along the pavement?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

## **II) THE ADMINISTRATIVE PROCESS**

### **Decision-making process**

II.1 - How do you proceed to authorize the creation of a shared pavement? Can people request such a development to be made? Is any special commission involved in validating the project? (local practice - national recommendation - national regulations)

### **Making the shared pavement official**

II.2 - What is the act that authorizes the shared pavement : a byelaw? something else? (local practice - national recommendation - national regulations)

In Finland on state owned roads is used Highways Act (see below sections 21, 22, 26, 27 and 28).  
<https://www.finlex.fi/en/laki/kaannokset/2005/en20050503.pdf>

### III) TECHNICAL ISSUES

#### The general conditions of implementation

III.1 - In what situations would you create a shared pavement for bicycles and pedestrians?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

In Finland shared pavement is nowadays a normal practise. It is used when amount of pedestrians and cyclist's is low. We don't use shared pavement if there is

- over 200 cyclist's and over 200 pedestrians per hour
- over 300 cyclist's and over 50 pedestrians per hour
- over 50 cyclist's and over 300 pedestrians per hour
- on pedestrian zone, when cycle-track is a part of main or region route.

Shared pavement is not recommended on the main route of cycling where cyclist's speed is high.

III.2 - How do you set up a shared pavement (what street furniture, signage, etc.)?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

There is a road sign 423, 424 or 425 in the beginning of the shared pavement and after each crossing.

If used road sign 424 or 425 (parallel cycle track and foot-path), cycle track and foot-path are separated by different pavement, by stone stripe or by road marking. See possibilities for separation from Finnish guidelines (pages 52-53):

[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo\\_2014-11\\_jalankulku\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf)

III.3 - Is it possible to create a shared pavement from an existing pavement or only as new works?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

Both are possible.

III.4 - Other information

#### Speeds and flows

III.5 - Do you impose a speed limit for cyclists on shared pavements? If so, what is it? Is it checked? If so, how?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

Speed limit is the same as it is on a carriageway.

III.6 - Are maximum limits for pedestrian and cyclist flows set? If so, what are they? and for the pedestrian/cyclist ratio?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

See III.1.

III.7 - Other information

## Geometrical characteristics

III.8 - What are the minimum geometric characteristics that you apply? For example minimum pavement width? maximum slope?

(local practice - national recommendation - national regulations)

See pavement width from Finnish guidelines:

[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo\\_2014-11\\_jalankulku\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf)

Table 12 (page 60): Recommended pavement width for two-way cycle track.

Table 13 (page 62): Recommended pavement width for combined cycle track and foot-path.

III.9 - Can cycle paths be two-way? If not, why not ?

(local practice - national recommendation - national regulations)

Yes. It's normal practise in Finland.

III.10 - Other information

## Inserting shared pavements in public space

III.11 - What development work is planned at each end? How do you treat intersections, and street crossings? Are pedestrian crossings authorized for cycle or there is a parallel development?

(local practice - national recommendation - national regulations)

It is not recommended to change the type of cycle track at intersection. The change of arrangement should be either before or after intersection.

III.12 - How are resident entrances handled so as to limit conflicts of use (pedestrians, pushchairs, people with reduced mobility (PRM), vehicles, etc.)?

(local practice - national recommendation - national regulations)

III.13 - Other information

## Users

III.14 - Are delivery tricycles and small motor vehicles authorized to run on the shared pavement?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

In Finland delivery tricycle are allowed on cycle track as normal bicycle.

Mopeds are normally not allowed on cycle tracks in built-up areas. The reason for this is traffic safety. Driving a moped on cycle track can be allowed by the road management authority. This is indicated by an additional sign with the text "Permitted for mopeds".

See separating mopeds from other motor traffic from Finnish guidelines (page 51, table 8):  
[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo\\_2014-11\\_jalankulku\\_pyorailyvaylien\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2014-11_jalankulku_pyorailyvaylien_web.pdf)

III.15 - Other information

## Special point about tunnels

III.16 - Are there any specific recommendations for tunnels for handling pedestrian and cyclist traffic, particularly regarding public lighting?  
(local practice - national recommendation - national regulations)

Pedestrian and cyclist are not allowed on road tunnels in Finland. Most of tunnels are in motorways or other roads with lots of traffic. Pedestrian and cyclist are prohibited by using prohibitory signs.

## Additional question

III.17 - Are motorized pedestrians, such as those using Segways for example, considered to be pedestrians in your regulations?

Segways are considered as cyclist. However segways are allowed to use foot-paths if they are moving by pedestrian speed and they are not allowed to cause disturbance for pedestrians.

## **V) IMPACTS**

IV.1 - Following the introduction of shared pavements, do you see any change in accident figures or conflicts between cyclists and pedestrians (please specify)? between cyclists and residents?

IV.2 - Are any adverse effects experienced by road managers?

IV.3- Other information

## **V) OPINION**

V.1 - What do local pedestrian associations have to say about this type of development?

V.2 - What do local cyclist associations have to say about this type of development?

V.3 - What do local associations of people with reduced mobility have to say about this type of development?

V.4 – Other feedback

V.5 - As an expert, in what cases would you say that shared pavements are a relevant development solution? Why?

When the amount of cyclist and pedestrian is small.





**ISRN CEREMA-DTERSO-15-84-FR du 3 nov. 2016**

Connaissance et prévention des risques - Développement des infrastructures - Énergie et climat - Gestion du patrimoine d'infrastructures  
Impacts sur la santé - Mobilités et transports - Territoires durables et ressources naturelles - Ville et bâtiments durables

**Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement**

Direction territoriale Sud-Ouest

rue Pierre Ramond - CS 60013 - 33166 Saint-Médard-en-Jalles

Téléphone 05 56 70 66 33 - Télécopie 05 56 70 67 33 [www.DTerSO@cerema.fr](http://www.DTerSO@cerema.fr)

ISO 9001:2008  
BUREAU VERITAS  
Certification

