

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

**1. Basisinformationen****Informations de base**

Datum / Date:	Kommentar von / Commentaire de:	Rückfragen bei / Renseignements chez: Michael Liebi, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Bern
---------------	---------------------------------	--

**2. Kommentare zur Norm****Commentaires relatifs à la norme**

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Inhalte	R	Norm wurde völlig überarbeitet und an die neuen Fahrzeugkategorien und aktuellen Themen angepasst und strukturiert. Inhalte sind klar verständlich. Aufbau der neuen Norm überzeugt.		
	Begriff «Fahrbahn»	R	Der Begriff <b>«Fahrbahn»</b> ist in vielen Kapiteln erwähnt, leider fehlt er unter dem Kapitel B. Gemäss VRV Art. 1 ist die «Fahrbahn der dem Fahrverkehr dienende Teil der Strasse». Fraglich bleibt nun, ob in der vorliegenden Norm Längsparkplätze, die sich innerhalb der Fahrbahn befinden (nicht in Nischen / Seitenstreifen) Bestandteil sind von der Fahrbahn. Markierte Radstreifen sind Teil der Fahrbahn (Fahrspur). <i>Beispiel Ziffer 27.1 Mischverkehr:</i> - Standardbreite Fahrbahn 4.50 – 5.00m, abzüglich Breite Längsparkfelder 1.90m ergibt Durchfahrtsbreite der Fahrspur von 3.10m. Und hier soll nun noch ein Sicherheitstrennstreifen von 0.75m markiert werden ... > in der Stadt Bern haben sehr viele Quartierstrassen eine Breite von 5.00m (Randstein – Randstein, exkl. Trottoir). Dies würde gemäss Normentwurf bedeuten, dass eigentlich alle Quartierparkplätze entfernt werden müssten. Ansonsten kann die Vorgabe der Sicherheitstrennstreifens nicht eingehalten werden. <i>Beispiel Ziffer 27.2 Velostrassen:</i> - Breite Fahrbahn 4.50 – 5.00m, abzüglich einseitige Längsparkierung von 1.90m, ergibt Durchfahrtsbreite von 3.10m, Sicherheitstrennstreifen? - es ist anzunehmen, dass mit dem Begriff «Fahrbahn» nur die befahrbare Fahrspur der Quartierstrasse gemeint ist. Ansonsten können die Vorgaben für die fahrbare Breite von Velostrassen gar nicht eingehalten werden		
	Roteinfärbung Veloinfrastruktur	T	Dass die Veloinfrastruktur sichtbar und erkennbar ist, zählt zu ihren zentralen Eigenschaften. Die Roteinfärbung des Belags auf Radstreifen, Radwegen und Velostrassen soll deshalb grundsätzlich möglich sein, wie dies auch im Handbuch Velobahnen vorgesehen ist. Dies soll in der Norm abgebildet werden.		

**3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern)****Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)**

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire (> Ergänzungen fett)	C*	D*
	B	6.7	R	Definition positiv ergänzen: <b>«Wichtige Veloverbindung und</b> Quartierstrasse mit einer signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die zugunsten eines flüssigen Veloverkehrs gegenüber den einmündenden Strassen vortrittsberechtigt ist (siehe Ziffer 27.2) <b>und damit an Qualität gewinnt.</b>		

Legende: B\* Art des Kommentars (T technisch, R redaktionell) / folgende Angaben werden durch den VSS eingefügt: A\* Vernehmlassungsnummer, C\* Reaktion Kommission, D\* Kommentar Kommission

Légende: B\* genre du commentaire (T technique, R rédactionnel) / les données suivantes seront ajoutées par la VSS: A\* numéro de consultation, C\* réaction de la commission, D\* commentaire de la commission

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

		6.8	R	Zum besseren Verständnis ergänzen: «Der Begriff «Veloweg» (= Veloroute) ist...		
	C	7	R	<p>Fokus sollte in erster Linie der Veloverkehr sein und in zweiter Linie die Vielfalt: allgemein und bezüglich Fahrzeuge, Menschen, Zwecke.</p> <p>Vorschlag:</p> <p><b>«Auf Radverkehrsanlagen fahren neben Fahrräder auch sind für den Veloverkehr. Er weist eine hohe Vielfalt auf: Bezüglich der Fahrzeuge in Abmessungen, Grösse und Fahreigenschaften (mechanische Fahrräder, Motorfahrräder, Cargobikes, motorisierte Rollstühle, Stehroller etc.), bezüglich der Nutzer*innen (junge und ältere, mehr oder weniger mobile Menschen mit mehr und weniger Übung im Veloverkehr) die über einen Motorantrieb oder eine elektrische Tretunterstützung verfügen und bezüglich des Zwecks der Velofahrt (Kindertransport, Arbeitsweg, Einkaufsweg, Begleitung etc.). Die Fahrzeuge unterscheiden sich zum Teil stark bezüglich Form, Abmessungen und Fahreigenschaften. Die Planung, Projektierung und der Betrieb der Radverkehrsanlagen müssen diese Vielfalt berücksichtigen.»</b></p>		

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

	8	R/T	<p>Hier wird suggeriert, dass das Velofahren Besonderheiten aufweist, während der übrige Verkehr «normal» ist. Vorschlag:  «Velofahren ist <b>erfordert, wie jede andere Fortbewegungsart, bestimmte körperliche, koordinative und kognitive Voraussetzungen. eine körperlich und koordinativ anspruchsvolle Art der Fortbewegung.</b> Eine fundierte Kenntnis der Eigenschaften des Velofahrens und der Velofahrenden ist essentiell für die Planung einer guten Veloinfrastruktur. <del>Das Fahrzeug Velo weist spezifische Besonderheiten auf.</del> Wenn diese bei Planung, Bau und Betrieb von Infrastrukturanlagen nicht adäquat berücksichtigt werden, entstehen Sicherheitsprobleme oder die Anlagen werden nicht wie vorgesehen, <b>oder gar nicht</b> genutzt.»</p> <p>Auflistung ergänzen mit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Velos sind lautlose Fahrzeuge</b>  <b>Sie verursachen keinen Lärm, was gleichzeitig eine Herausforderung für Menschen mit einer Hörbehinderung und im Mischverkehr mit dem Fussverkehr darstellt.</b></li> <li>- <b>Velos sind zunehmend beliebte Fahrzeuge</b>  <b>Die laufende Zunahme des Anteils des Veloverkehrs bedingt eine adäquate Infrastruktur.</b></li> </ul> <p>Anpassungen/Ergänzungen bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Velos haben keine Schutzhülle  «Der Veloverkehr sollte nicht mit dichtem <del>und</del> <b>oder</b> schnellem motorisiertem Verkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche geführt werden».  ➤ Auch dichter und langsamer motorisierter Verkehr ist nicht geeignet für eine gemeinsame Fläche.</li> <li>«Der Attraktivität des Umfelds kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu.»  ➤ Dieser Punkt ist separat aufzuführen. Schutzhülle bezieht sich auf die Sicherheit und weniger auf die Umfeldqualität.</li> <li>- Velofahren ist eine soziale Aktivität  «Velofahrende, die zu zweit oder in einer Gruppe unterwegs sind, möchten in der Regel gerne miteinander kommunizieren. <b>Dies impliziert auch die Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens.</b> Beispielsweise Erwachsene, die mit....»</li> <li>- <del>Velos sind schneller als man denkt</del> <b>weisen unterschiedliche Geschwindigkeiten auf</b>  Je nach Fahrradtyp, körperlicher Konstitution, aber auch der Dringlichkeit der Fahrt sind Velofahrende unterschiedlich <del>—und oft auch unerwartet—</del> schnell unterwegs. Diesem Aspekt <del>verstärkt sich durch den zunehmenden Anteil an (schnellen) E-Bikes.</del> <b>ist beispielsweise mit genügender Radstreifen-Breite Rechnung zu tragen.</b></li> <li>➤ Dies sind unnötig wertende Aussagen. Velos weisen einfach unterschiedliche Geschwindigkeiten auf. Daran ist zu denken.</li> </ul>
--	---	-----	--

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

				<p>- Velos haben <del>zum Teil</del> <b>in der Regel</b> keine Scheinwerfer Die Lichtanlagen von Velos können die Fahrbahn <del>zum Teil</del> nur begrenzt ausleuchten. Velofahrende sind bei Dunkelheit auf eine gute Beleuchtung oder eine gute Erkennbarkeit der Anlage angewiesen (Ränder, Hindernisse).</p>		
	9.1	R	<p>Anpassungen/Ergänzungen bei:</p> <p>Nutzergruppen</p> <p>Das Verkehrsverhalten von Velofahrenden wird nicht allein durch die Ausgestaltung der Verkehrsanlage und die velospezifischen Eigenschaften beeinflusst, sondern auch <del>von jeweiligen Fahrkönnen</del>. <b>durch Bedürfnisse, die es zu kennen gilt. Unterschiedliche Verhaltensweisen sind erklärbar.</b></p> <p><b>Die unterschiedlichen Bedürfnisse und Voraussetzungen von Velofahrenden zur Verkehrsteilnahme werden</b> <del>Das Fahrkönnen wird</del> bestimmt durch deren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– körperliche bzw. altersbedingte Verfassung</li> <li>– Verkehrsausbildung</li> <li>– Erfahrung (Fahrpraxis und Routine)</li> <li>– <del>Grundhaltung</del> <b>Sicherheitsbedürfnis</b> (Selbstvertrauen, Ängstlichkeit)</li> </ul> <p><del>... ein guter Velofahrer</del> <b>geübte Velofahrende...</b></p>			
	9.2.1	R	<p>Alltagsverkehr wird im Sinne von «der Weg zum Ziel» verstanden, z.B. <b>für Care-Aufgaben Kita, Kindergarten, Spielplatz</b>), Fahrten zur Arbeit...</p>			
	10.1	T/R	<p>Die Tabelle «Abmessungen verschiedener Velos» <b>mit Gewichten ergänzen</b> (zur Sensibilisierung).</p> <p><del>«Aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung ist zukünftig vermehrt mit Lastenfahrzeugen auf Veloverkehrsanlagen zu rechnen. Grundsätzlich</del> <b>nimmt die Vielfalt an Fahrzeugen und Einsatzzwecken zu und damit auch die Breiten.</b> Fahrräder und Motorfahrräder dürfen maximal 1,00 m breit sein.»</p> <p>«Längenmasse sind wichtig für die Dimensionierung von <b>Kurvenradien</b>, Parkierungsanlagen oder von Aufstellflächen zum Beispiel bei Schutzinseln <b>oder Velosäcken.</b>»</p> <p>«Velo mit Fahrer*in»</p>			

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

		10.2.1	T	<p>Lichtraumprofil</p> <p>«Die tatsächlichen Schutz- und Komfortbedürfnisse von Velofahrenden verlangen in der Regel nach grösseren Masse als die Sicherheitszuschläge. <b>Velofahrende sind ohne mechanische Hülle unterwegs. Sie haben menschliche Abstands- und Sicherheitsbedürfnisse, welche deutlich über die Berechnung mittels Lichtraumprofil hinausgehen. Hier besteht noch Forschungsbedarf, weshalb eine Normierung bisher schwierig ist.</b>»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dies ist ein sehr wichtiger Aspekt und soll mehr hervorgehoben werden.</li> </ul>		
		10.2.2	T	<p>Überholabstand</p> <p>«1.00...2.00m»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bisherige Regelungen und Infrastrukturen stellen diesen Abstand häufig nicht sicher. In Zusammenhang mit 10.2.1 ist deshalb der Hinweis zu ergänzen: <b>Wo möglich, sind mehr als die Minimalwerte zu erstellen.</b></li> </ul>		
		10.3.1	T	<p>Geschwindigkeiten in der Ebene</p> <p>Durchschnittsgeschwindigkeit von konventionellen Velos: <del>20-15</del> km/h...25 km/h.</p> <p><del>Minimale Geschwindigkeit von Velos: 7 km/h (darunter ist normales Velofahren kaum möglich).</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ überflüssig</li> </ul>		
		10.3.2	R	<p>Geschwindigkeiten in der Steigung und im Gefälle</p> <p>«In kurzen Steigungen (<math>\Delta h &lt; 3</math> m) nimmt die Geschwindigkeit nur gering ab.</p> <p>– In längeren Steigungen nimmt die Geschwindigkeit von konventionellen Velos stark ab <b>und es ist ein stärkeres Ausbalancieren nötig</b>; bei Motorfahrrädern (z.B. E-Bikes) nimmt die Geschwindigkeit deutlich weniger stark ab (abhängig von der Motorleistung).</p> <p>– Im Gefälle steigt die Geschwindigkeit rasch an und erreicht 50 km/h und mehr. <b>Es wird mehr Abstand zum Rand benötigt.</b>»</p>		
		10.4	R	<p>Verkehrsmengen Veloverkehr</p> <p>«Beim Veloverkehr ist nicht nur die aktuell gezählte Verkehrsmenge zu beachten, sondern immer auch das zukünftige Potenzial. <b>Dabei ist zu berücksichtigen, dass die heute vielerorts ungenügende Infrastruktur limitierend wirkt.</b>»</p>		
D		12	R	<p>Abb. 2</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Hinweis, dass auch im Erschliessungsnetz die Vorgaben der Norm eingehalten sein müssen (z.B. Abb. 11).</li> <li>➤ Was ist mit Potenzial gemeint?</li> </ul> <p>Die Reihenfolge der verschiedenen Verbindungen analog ihrer Hierarchie wäre verständlicher.</p>		
		14.2	T	<p>Direktheit</p> <p>«Die Verbindung sollte nicht länger sein als die entsprechende Strassenverbindung, weil sie sonst nicht akzeptiert würde.»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Diese Art von Planung (Routen A nach B, ggf. mit Umwegen) ist hauptsächlich ausserorts relevant. Im Siedlungsgebiet sind grundsätzlich alle Strassen Velonetz. Schema kommt deshalb i.d.R. nicht zur Anwendung.</li> </ul> <p>«Für hochwertige Veloverbindungen mit einem guten Fahrfluss oder attraktive Freizeitverbindungen sind auch höhere Umwegfaktoren vertretbar. <b>Im Siedlungsgebiet sollen grundsätzlich alle Strassen Velonetz sein.</b>»</p>		

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

		14.3	T	<p>Sicherheit</p> <p>«Velowege sind so zu planen und anzulegen, dass sie verkehrssicher genutzt werden können <b>und zur subjektiven Sicherheit der Velofahrenden beitragen.</b>»</p> <p>«Der Veloverkehr soll deshalb wo möglich <del>und angebracht</del>, getrennt vom Fussverkehr und vom schnellen Autoverkehr geführt werden.»</p> <p>➤ «Angebracht» ist sehr relativ und lässt viel Spielraum für Diskussionen.</p> <p>«Für das Sicherheitsempfinden sollen Velowege gut einseh- <b>und erkennbar</b> sein, durch möglichst belebte Gebiete führen, angemessen beleuchtet, gut gereinigt und unterhalten werden. <b>Nach Möglichkeit sollen sie im Winter prioritär geräumt werden.</b> Dies gilt insbesondere für Alltagsrouten.»</p> <p>Attraktivität</p> <p>«Velowege sollen eine hohe Umfeldqualität aufweisen. <del>Dies gilt insbesondere für Freizeitrouten.</del>»</p> <p>➤ Die aufgeführten Punkte gelten für alle Routen</p> <p>Auflistung ergänzen mit : «...ein guter Fahrbahnbelag <b>und gute Erkennbarkeit der Veloinfrastruktur (bsp. mittels eingefärbtem Asphalt)</b> tragen wesentlich zur Attraktivität – und Sicherheit – für die Velofahrenden bei.»</p>		
E		15	R	<p>Abb. 5</p> <p>Hier hilft ein Pfeil nach unten, die Grafik zu lesen.</p>		
		16	T	<p>Dimensionierung der Anlagenbreite</p> <p>«Auf Strecken mit einem mittleren bis hohen Potenzial – namentlich Hauptverbindungen und Velobahnen – soll die Anlagenbreite das Überholen von Velos <b>inkl. Cargobikes</b> untereinander ermöglichen.»</p>		
		16.2	T	<p><del>«Bei nebeneinander fahrenden Velos können die Sicherheitszuschläge überlagert werden (siehe Abbildung 6).»</del></p> <p>➤ aufgrund der Tempounterschiede insb. mit schnellen E-Bikes ist dies nicht wünschenswert.</p> <p>Abb. 6</p> <p>Mehr Diversität in der Darstellung.</p>		
		17.1	R	<p>Abb.7</p> <p>Fehler in der Darstellung: Grafik gemäss Tabelle anpassen (6-130cm)</p>		

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

	18 / 27 / 28	T	<p><b>Sicherheitstrennstreifen</b> von 0.75m entlang von Längsparkfeldern sind in städtischen Gebieten mit Fahrbahnbreiten im Mischverkehr von vielfach 5.00m nicht umsetzbar. Wird die Parkplatzbreite von 1.90m umgesetzt, verbleibt eine Durchfahrtsbreite von 3.10m für den übrigen Verkehr (Motorfahrzeuge + Fahrräder).</p> <p>Momentan werden in der Stadt Bern bei Umgestaltungsmassnahmen von Strassen Klimamassnahmen umgesetzt. Dabei werden die Parkflächen entlang des öffentlichen Strassenraums entsiegelt. In der Stadt Bern sind entsprechende Projekte bereits weit fortgeschritten und stehen kurz vor der Realisierung. Die neue Vorgabe des Sicherheitstrennstreifens würde für die Planung bedeuten, dass die entsiegelten Flächen für die Längsparkfelder um 0.75m verbreitert werden müssten, damit der Abstand des Veloverkehrs zum parkierten Fahrzeug gewährleistet werden kann. Der neue Randstein des Fahrbahnverlaufs beinhaltet damit auch den Sicherheitsabstand. Damit könnten meistens die notwendigen minimalen Durchfahrtsbreiten nicht mehr eingehalten werden.</p> <p>Eine solche Verbreiterung ist in urbanen Gebieten, mindestens aber in der Stadt Bern undenkbar. Die Konsequenz daraus wäre die Aufhebung aller öffentlicher Parkplätze in vielen Quartierstrassen. Dies erscheint politisch unmachbar, lange Beschwerdeverfahren aufgrund der Parkplatzaufhebungen zugunsten der Velosicherheit in beruhigten Quartierstrassen wurden interessante und notwendige Klimamassnahmen blockieren.</p> <p>In begründeten Fällen, gerade bei Erschliessungsstrassen und übergeordneten Nebenstrassen mit Längsparkierung wird ein Sicherheitsstreifen von 0.80m (minimal 0.50m) umgesetzt.</p> <p><b>Die generelle Einführung eines Sicherheitstrennstreifens, wie sie der Normentwurf vorsieht, wird abgelehnt. Wir schlagen daher eine Abschwächung vor:</b></p> <p>Ergänzung zur Anwendung des Sicherheitsstreifens bei der Auflistung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>auf schwach vom MIV belasteten Quartierstrassen kann auf Sicherheitsstreifen verzichtet werden.</b></li> </ul>
F	24.1	T/R	<p>Tab. 3</p> <p>Radstreifen auf Velobahnen sind hier nicht vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ gemäss Handbuch Velobahnen ist es jedoch <b>eine mögliche Führungsform</b> (geschützte und breite Radstreifen).</li> </ul> <p>Abb. 11</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass Mischverkehr bis 5'000 DTV MIV von vielen Velofahrenden wohl als unangenehm empfunden wird. In der Stadt Bern werden Radstreifen auch bei Tempo 30 ab rund 2'000 DTV MIV eingesetzt.</p> <p>«Führungsformen des Veloverkehrs in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge des motorisierten Verkehrs und der signalisierten Höchstgeschwindigkeit»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Diese Grafik ist zentral und sollte erläutert werden. Hauptaussage: <b>gilt für das gesamte Strassennetz, unabhängig der Routenkategorie</b>. Zudem braucht es einen erläuternden Satz zum Verhältnis dieser Grafik zu Tabelle 3.</li> </ul>
	24.2	R	<p>Einmündungen und Grundstückszufahrten</p> <p>«Bei einer hohen Zahl von einmündenden Strassen oder Grundstückszufahrten auf einem Abschnitt sind innerorts Führungen auf der Fahrbahn (Radstreifen, Mischverkehr) einer getrennten Führung (Radwege) <del>vorzuziehen</del> <b>in Betracht zu ziehen.</b>»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Es hängt davon ab, ob zwischen Radweg und Grundstückszufahrten noch Fussverkehrsfläche ist, DTV auf der Strasse, etc.</li> </ul>

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

	24.3	T	<p>Abb. 12 Kasten: «Alternative Führung der Veloverbindung»</p> <p>Vor dem «Nein» braucht es noch: - <b>Interessensabwägung mit VWG</b> Dann Zweiteilung in: - <b>Planerische Beibehaltung Netzlücke für später, wenn Bedingungen geändert werden können</b> - <b>AUSNAHMHSWEISE: wo sinnvoll und notwendig alternative Führung</b></p>		
	25	T	<p>Parkierung In der Grafik und textlich ergänzen, dass es <b>vor Einmündungen eine Lücke in der Parkierung braucht</b>, um die Sichtweite zu gewährleisten.</p>		
	25.2	T	<p>Tab. 5 Dimensionierung Hauptverbindungen: <b>≥ 3,50 m</b></p>		
	26	T	<p>Radstreifen Signalisation und Ausgestaltung «– Die Markierung von Fahrradsymbolen im Radstreifen ist situationsbezogen <b>oder in Kurven und anderen Situationen, wo Befahrung vermieden werden soll, insbesondere auch bei Einbahnen mit Velogegegenverkehr</b> zu prüfen.»</p> <p>Tab. 6 Bei Velobahnen / Radstreifen mit ununterbrochener Linie: <del>Keine</del> Geschützte Radstreifen <sup>2)</sup> <sup>2)</sup> Geschützte Radstreifen sind auch auf Velobahnen möglich &gt; <b>ab 2.20m</b> Bei Hauptverbindungen / Radstreifen mit unterbrochener Linie: <b>Ideal 2.50m, mind. 1.80m</b></p> <p>«Bei schmalen Radstreifen werden Velofahrende oft mit kleinerem Abstand überholt als ohne Markierung. Deshalb müssen Radstreifen <b>genügend in der Regel mind. 1,80m</b> breit dimensioniert werden.»</p> <p>«Radstreifen sind in Engstellen (z.B. bei Fussgängerschutzinseln) wenn immer möglich unter Einhaltung der nötigen Breiten durchzumarkieren. <del>Auf Nebenverbindungen und im Erschliessungsnetz kann von diesem Grundsatz abgewichen werden (siehe Ziffer 27.4).</del> Die Verkehrssicherheit muss situati-onsbezogen überprüft werden.</p> <p>➤ Es steht bereits oben «wenn möglich». Die Schutzbedürfnisse sind auf diesen Netzen ja nicht geringer als im Hauptnetz.</p>		

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

	27.2	T	<p>Generelles</p> <p>Es soll zusätzlich auf die Möglichkeit der Roteinfärbung des Belags hingewiesen werden.</p> <p>«Die Fahrbahnen entsprechender Strassenabschnitte <del>können</del> <b>sollen</b> mit grossen Fahrradsymbolen <b>und dem Velostrassen-Signal</b> gekennzeichnet werden (siehe Abbildung 14).»</p> <p>Innerhalb einer Zone 30 wird eine Velostrasse in einer Breite von 4.50 – 6.00m möglichst geradlinig freigehalten. Teilweise werden für den geradlinigen Verlauf auch Parkfelder aufgehoben. Diese Vorgaben wurden von der Stadt Bern bei der Realisierung der Velostrassen berücksichtigt. Gemäss Norm soll nun neben den bestehenden Längsparkfeldern zusätzlich ein <b>Sicherheitstrennstreifen in der Breite von 0.75m</b> markiert werden? <b>Wir schlagen daher die Abschwächung gemäss Ziffer 18 vor:</b></p> <p>Ergänzung zur Anwendung des Sicherheitsstreifens bei der Auflistung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>auf schwach vom MIV belasteten Quartierstrassen kann auf Sicherheitsstreifen verzichtet werden.</b></li> </ul> <p>Abb. 14</p> <p>Schriftzug «Velostrasse» implementieren. Zum Bsp. nach Vorbild Kt. ZH.</p>
	27.4	T	<p>«In Engstellen (z.B. bei <del>Tramhaltestellen und</del> Fussgängerschutzinseln) sind folgende Masse für die Fahrbahnbreite anzustreben, damit Überholvorgänge durch PW oder LKW verhindert werden respektive <del>einigermassen</del> sicher möglich sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ≤ 3,00 m; zur Unterbindung von Überholvorgängen</li> <li>– 3,60...3,80 m; bei geringem Schwerverkehrsaufkommen</li> <li>– ≥ 4,25 m</li> </ul> <p><del>Zwischenmasse sind zu vermeiden»</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tramhaltestellen: das verwirrt hier – mit Haltekanten und Schienen ist das ein ganz anderer Fall als die FG-Schutzinsel</li> <li>➤ «Einigermassen» sicher ist nicht sicher</li> </ul>
	28	T	<p>«Wenn immer möglich sind für den Veloverkehr die Führungsformen gemäss Ziffern 25 bis 27 zu wählen. Wenn dies aus Platzgründen oder aufgrund spezieller Umstände nicht möglich oder sinnvoll ist, können weitere Führungsformen geprüft werden.»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Ergebnisse aus der Radbest-Studie in Norm aufnehmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Sharrows auf Mischverkehrsflächen, wo ein Separationsbedürfnis notwendig, aber nicht umsetzbar ist</b></li> <li>- <b>Radstreifen in Engstellen durchmarkieren, namentlich bei Fussgängerschutzinseln</b></li> <li>- <b>Kernfahrbahnen mit schmalem Kern (3.00m-3.50m)</b></li> </ul> </li> </ul>
	28.1	T	<p>Generelles</p> <p>«Rad- und Fusswege mit gemeinsamen Verkehrsflächen eignen sich für Strecken mit geringem Fuss- oder Radverkehrsaufkommen und kommen daher vorwiegend ausserorts zur Anwendung. <b>Innerorts kann die Lösung als Ausnahmefall zur Anwendung kommen, wenn die Sicherheitsbedürfnisse des Veloverkehrs gegenüber dem MIV höher zu gewichten sind, als die Konflikthaftigkeit zwischen Velo- und Fussverkehr.»</b></p>

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

	28.2	T	<p>«Die Markierung einer Kernfahrbahn kann die Veloverbindung auf einer Strassenachse sichtbar machen und das subjektive Sicherheitsempfinden der Velofahrenden steigern. Sie trägt aber kaum zu einer Reduktion der Geschwindigkeiten bei und ist somit ohne bauliche Massnahmen keine Verkehrsberuhigungsmassnahme. Sie führt überdies nicht zu einer Reduktion des Unfallgeschehens und dient somit nicht der Erhöhung der Verkehrssicherheit.»</p> <p>In der Stadt Bern werden Kernfahrbahnen zusammen mit weiteren Elementen durchaus als verkehrsberuhigende Massnahmen bei Tempo 30 Strecken eingesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Als Hinweis ergänzen.</li> </ul> <p>Zu den Kernfahrbahnen wird auf die «Prinzipien unter Ziffer 27» verwiesen (2. Punkt), die für die Dimensionierung anzuwenden sind. Diese Angabe ist unklar, da unter Ziffer 27 kein Hinweis auf «Prinzipien» erkennbar ist. Diese müssen aus dem ganzen Abschnitt «zusammengetragen» werden. Sind Prinzipien des Mischverkehrs (Ziffer 27) wirklich für die Kernfahrbahn anzuwenden, die eben nicht mehr dem Mischverkehr entspricht? Bei der Kernfahrbahn fehlen wichtige Hinweise zur Fahrbahnbreite in Bezug zu Mindestbreiten der Kernfahrbahn (oder Hinweis auf weitere Normen / Merkblätter).</p> <p><b>«Kernfahrbahnen dürfen <del>solten</del> ausschliesslich innerorts markiert werden. Ausserorts dürfen jedoch einseitige Radstreifen ohne Mittelmarkierung im Sinne einer Steigungshilfe markiert werden.»</b></p> <p>«In Strassenabschnitten, wo mit regelmässigem Rückstau zu rechnen ist (z.B. vor Knoten) und der Kernbereich zu schmal ist für das Begegnen von Personewagen, <del>darf</del> <b>soll in der Regel keine</b> Kernfahrbahn markiert werden.»</p> <p>«Auf unübersichtlichen Strassenabschnitten, <b>in Kurven und auf Kuppen</b>, darf keine Kernfahrbahn markiert werden.»</p> <p>«Das Fehlen der Mittellinie erschwert das Linksabbiegen des Veloverkehrs. Bei wichtigen Linksabbiegebeziehungen (z.B. bei Schulhäusern) sind die Markierung einer Mittelmarkierung und ein Unterbruch der Radstreifenmarkierung zu prüfen <b>oder eine kurze Mittelmarkierung unter Beibehaltung der Kernfahrbahn anzubringen</b>. Bei kurz aufeinander folgenden Linksabbiegebeziehungen – sofern nicht untergeordnet – auf die Markierung einer Kernfahrbahn zu verzichten.»</p>	
	29.1	T	<p>– Taktfrequenzen</p> <p>≥ 15 Minuten: gut geeignet für Freigabe</p> <p>&lt; 15 Minuten: <del>kritisch</del> <b>meist möglich</b>, einzeln zu prüfen</p> <p>&lt; 5 Minuten: <del>keine</del> Freigabe für den Veloverkehr <b>im Einzelfall zu prüfen</b></p> <p>Abb. 17 Hinweise</p> <p>«Breiten zwischen 3,25 und 5,00 m sind <del>aus Sicherheitsgründen</del> zu vermeiden.»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Unsere Erfahrungen zeigen auch bei den Zwischenmassen keine Sicherheitsdefizite.</li> </ul>	

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

		29.3.3	T	«Die Führung des Veloverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist bei Bushaltestellen möglich. Bei Tramhaltestellen ist eine Führung über die Fahrbahn aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. <b>Bei stark frequentierten Bushaltestellen ist allerdings eine Umfahrung analog den Tramhaltestellen zu prüfen.</b> »		
G		30.2	T	<p>Abb.23</p> <p>Randabschluss D Der Randabschluss h = 3cm wird gemäss Abbildung deutlich nicht mehr empfohlen. Wir haben in Bern zahlreiche Tempo 30 Zonen und Gebiete welche mit dem Randabschluss 3cm ausgebildet sind. Bei Neu- und Umbauten von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen kommt in der Regel ein Randabschluss von durchgehend 3 cm Anschlag strassenseitig zur Anwendung.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dies wird von Tiefbau Stadt Bern abgelehnt.</li> </ul> <p>Randabschluss F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Abbildung mit einem Hinweis ergänzen, dass aus Velosicht max. 6cm anzustreben sind.</li> </ul>		

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

#### 4. Rechtsverbindlichkeit

#### Caractère juridiquement contraignant

Sind Sie der Auffassung, dass gegenüber dem UVEK zu beantragen sei,  
die Norm als rechtsverbindlich zu erklären?

ja / *oui*

*Jugez-vous qu'il faut solliciter au DETEC de déclarer la norme juridiquement contraignante?*

nein / *non*

#### 5. Kosteneinschätzung

#### Estimation des coûts

Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als  
*Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage,*

kostensteigernd / *augmente les coûts*

kostenneutral / *n'influence pas les coûts*

kostensenkend / *baisse les coûts*

Erachten Sie diese Veränderung als  
*Jugez-vous ce changement comme*

substantiell / *substantiel*

nicht substantiell / *pas substantiel*