



Stadt Bern



# BAUSTELLEN IN DER STADT BERN

Verkehrsführung, Signaletik und  
Baustellenkommunikation

---

# ÜBERSICHT INHALTSVERZEICHNIS

## Baustellen in der Stadt Bern

---

<b>1.0 Baustellen in der Stadt Bern</b>	<b>07</b>	<b>5.0 Motorisierter Individualverkehr bei Baustellen</b>	<b>97</b>
1.1 Was dieses Manual beinhaltet	08	5.1 Einleitung	98
1.2 Allgemeine Grundsätze	10	5.2 Verkehrsführung	102
1.3 Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten	22	5.3 Bauliche Elemente	106
		5.4 MIV-Parkierung	110
<b>2.0 Fussverkehr bei Baustellen</b>	<b>25</b>	5.5 Signalisation	114
2.1 Einleitung	26	5.6 Markierungselemente	120
2.2 Fussverkehrsführung	29		
2.3 Bauliche Elemente	37	<b>6.0 Baustellenkommunikation</b>	<b>127</b>
2.4 Signalisation	43	6.1 Einleitung	128
2.5 Markierungselemente	48	6.2 Baugitter	134
2.6 Schulwegsicherheit	50	6.3 Bausatzelemente	135
2.7 Grössen und Material	52	6.4 Plakate	153
		6.5 Bodenmarkierungen	157
<b>3.0 Veloverkehr bei Baustellen</b>	<b>55</b>	6.6 Infolyer/-schreiben	158
3.1 Einleitung	56	6.7 Informationsveranstaltung	164
3.2 Veloführung	58	6.8 Tag der offenen Baustelle	167
3.3 Bauliche Elemente	62		
3.4 Veloparkierung	66	<b>7.0 Anwendungsbeispiele</b>	<b>169</b>
3.5 Signalisation	68	7.1 Einleitung	170
3.6 Markierungselemente	71		
3.7 Mischverkehr	72		
3.8 Grössen und Material	76		
<b>4.0 Öffentlicher Verkehr bei Baustellen</b>	<b>79</b>		
4.1 Einleitung	80		
4.2 ÖV-Verkehrsführung	84		
4.3 Bauliche Elemente	86		
4.4 Signalisation	90		
4.5 Markierungen	92		

# Glossar

---

**AI**

Datenformat (Adobe Illustrator).

**CRB**

Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung.

**EPS**

Datenformat (Encapsulated PostScript).

**F4**

Plakatnorm (auch Weltformat genannt).  
Grösse 895 × 1280 mm (Hochformat).

**LKW**

Lastkraftwagen/Lastwagen.

**LSA**

Lichtsignalanlage.

**MDF**

Materialbezeichnung für «Medium Density Fiberboard».  
Eine mitteldichte Faserplatte (aus Holz).

**MIV**

Motorisierter Individualverkehr.

**Norm VSS**

Normierung im Strassen- und Verkehrswesen  
des Schweizerischen Verbands der Strassen- und  
Verkehrsfachleute.

**NPK**

Normpositionen-Katalog.

**PDF**

Datenformat (Portable Document Format).

**PP**

Parkplatz.

**PVC**

Materialbezeichnung für Polyvinylchlorid (Kunststoff).

**PW**

Personenwagen.

**SN**

Schweizer Norm.

**SSV**

Signalisationsverordnung.

**STEK**

Stadtentwicklungskonzept.

**SVG**

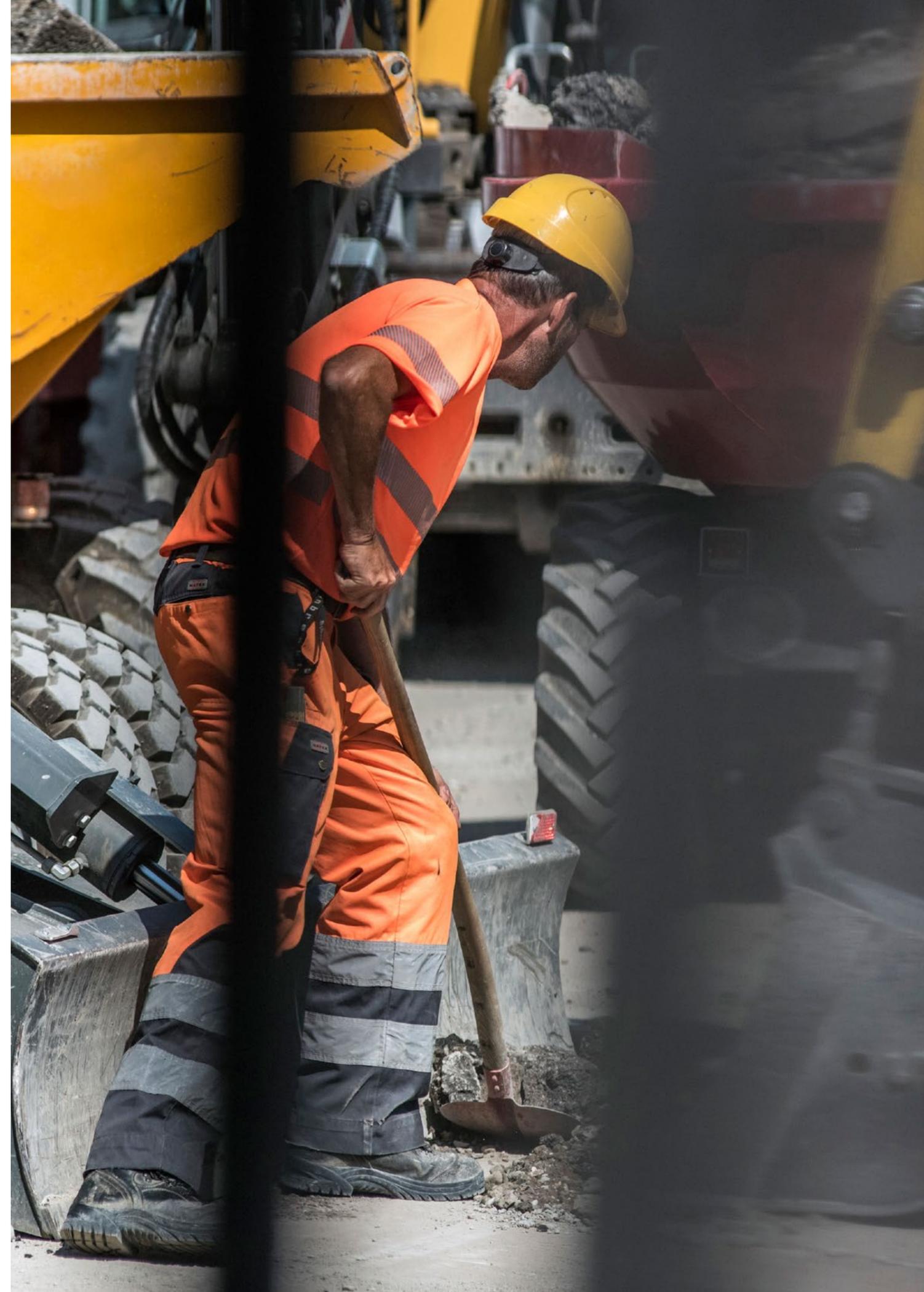
Strassenverkehrsgesetz.

**ÖV**

Öffentlicher Verkehr.

**UHR**

Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum Stadt Bern.



# 1.0 BAUSTELLEN IN DER STADT BERN

## Kapitelübersicht

---

<b>1.1 Was dieses Manual beinhaltet</b>	<b>08</b>
Vorwort	08
Geltungsbereich	09
<b>1.2 Allgemeine Grundsätze</b>	<b>10</b>
Das Prinzip der Kommunikation bei Baustellen	10
Temporäre Baustellen	13
Temporegime	14
Priorisierung bei Umleitungsmassnahmen	15
Schutz und Sicherheit	17
Zuständigkeiten Baustellensicherung	18
Blaulichtorganisationen	19
Fristen und Publikationen	20
<b>1.3 Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten</b>	<b>22</b>
Gesetzliche Mindestsignalisation	22

# 1.1 WAS DIESES MANUAL BEINHALTET

## Vorwort

---

Baustellen im Strassenbereich führen zu Verkehrssituationen, die von allen Nutzergruppen erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Mit einheitlichen Standards sollen Sicherheit, Orientierung und Qualität bei der Verkehrsführung durch Baustellen erhöht werden.

Das vorliegende Manual regelt die Ausgestaltung von Verkehrsführungen, Umleitungs- und Kommunikationsmassnahmen bei Baustellen in der Stadt Bern. Dabei werden für alle Verkehrsmittel verbindliche Vorgaben wie beispielsweise die Ausgestaltung der Spurführung und der Signalisation definiert.

Auch die Baustellenkommunikation wird geregelt. Die Massnahmen orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben und an den langjährigen Erfahrungen mit Baustellen in der Stadt Bern. Eine gute Baustellenkommunikation führt sowohl zu mehr Akzeptanz bei den betroffenen Anwohner\*innen als auch zu mehr Sicherheit im Baustellenbereich.

## Geltungsbereich

---

Das vorliegende Manual ist bei Baustellen anzuwenden, die den öffentlichen Strassenraum tangieren und/oder zu Verkehrsumleitungen führen. Dies können sowohl städtische als auch private Baustellen sein.

Für Baustellen, die keine Auswirkungen auf den Trottoir- oder Fahrbahnbereich haben (z. B. Baumulde auf Parkplatz), hat das vorliegende Dokument lediglich orientierenden Charakter.

### Leistungspositionen

Beispiel: NPK 113 D/14 = NPK-Katalog wurde im Jahr 2014 veröffentlicht (Ausgabejahr). V2021 = Version 2021. Der CRB veröffentlicht jedes Jahr eine neue Version des jeweiligen NPK-Kapitels. Damit die neuesten Anpassungen bei den Ausschreibungen einfließen, ist die jeweils neueste Version des NPK zu verwenden. Allfällig geänderte Positionen etc. sind zu beachten und können durch Version-Anpassungen vom Manual abweichen.

## 1.2 ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

### Das Prinzip der Kommunikation bei Baustellen

Eine Baustelle stellt für Anwohner\*innen, Passant\*innen und Gewerbetreibende einen Ausnahmezustand dar. Sie verlangt eine Verhaltensänderung der Nutzer\*innen aufgrund der veränderten Verkehrsführung. Diese Veränderung muss deutlich signalisiert und kommuniziert werden.

Signalisation und Kommunikation folgen dem Prinzip:

**«LEITEN – FÜHREN – INFORMIEREN».**

#### Wichtig

- Baustellen stellen für alle Nutzergruppen einen Ausnahmezustand dar.
- Gewohnheiten müssen verändert oder unterbrochen werden. Dies erfordert eine klare Signalisation.
- Es gilt: LEITEN – FÜHREN – INFORMIEREN.

- **Leiten** durch eine Baustelle ist autoritär: Bauliche Massnahmen wie Sperrungen und Umleitungen lassen keine Alternative zu. Leiten kommt einem Befehl gleich und wird in der Signalisationsverordnung abgebildet.
- **Führen** durch eine Baustelle gibt Sicherheit: Dadurch kommt man zielstrebig voran. Die in diesem Manual festgehaltenen Verkehrsmassnahmen führen zu einer übersichtlicheren Baustellensituation.
- **Information** gibt Sicherheit und fördert Akzeptanz. Baustellenkommunikation trägt bei der betroffenen Bevölkerung zu einer positiveren Grundhaltung gegenüber einem Bauvorhaben bei.



## Temporäre Baustellen

«Temporär» ist eine Baustelle (oder eine Umleitungsphase) dann, wenn sie weniger als 6 Monate dauert. Darauf muss bei der Materialwahl zur Einrichtung von Umleitungen oder Signalisationen geachtet werden.

Auch für die Baustellenkommunikation auf Bauwänden und -zäunen stellen 6 Monate eine Belastungsgrenze für Komponenten wie Nähte, Ösen und Farbbeständigkeit dar.

Dauert eine Verkehrsphase/Bauetappe länger als 6 Monate, ist dies bei der Wahl der Massnahmen und des Materials zu berücksichtigen. Die Umsetzung eines Providuriums ist zu prüfen, ausserdem muss die Signalisation publiziert werden.  
(s. Seite 20 / Fristen und Publikationen)

## Temporegime

---

Wird der Fahrbahnraum durch Baustellen tangiert oder eingeschränkt, ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und für die gesamte Dauer der Einschränkung anzustreben. Die Geschwindigkeit soll auf maximal Tempo 30 km/h reduziert werden (auf Quartierstrassen ist Tempo 20 km/h denkbar). Mit dieser Massnahme soll insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie der Baustellenmitarbeitenden erhöht werden. Ist eine Geschwindigkeitsreduktion infolge der verkehrlichen Randbedingungen nicht möglich (z. B. infolge ÖV-Behinderungen), kann, mit entsprechender Begründung, ausnahmsweise von diesem Grundsatz abgewichen werden.

Ausgenommen davon sind Kleinbaustellen, die keine Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, und Baustellen auf Strassenzügen, auf denen bereits ein entsprechendes Temporegime besteht.

## Priorisierung bei Umleitungsmassnahmen

---

Sind Verkehrseinschränkungen infolge von Bautätigkeiten unerlässlich, müssen die notwendigen Umleitungsmassnahmen immer in einem Gesamtkontext betrachtet werden. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sind dabei besonders hoch zu gewichten. Zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV sind auch MIV-Umleitungen zu prüfen. Dabei sind die Verlagerungseffekte besonders zu beachten und zu beurteilen. Mehrbelastungen von untergeordneten Quartierstrassen sind zu vermeiden. Bei der Wahl der zu treffenden Massnahmen steht die Reduktion der Gesamtverkehrsauswirkungen und nicht die strikte Priorisierung einzelner Verkehrsmittel im Vordergrund.



## Schutz und Sicherheit

---

Signalisationen, Umleitungen und Beschriftungen bei Baustellen dienen dazu, alle Nutzergruppen zu schützen. Ein besonderes Schutzbedürfnis haben der Fuss- und Veloverkehr sowie das Baustellenpersonal.

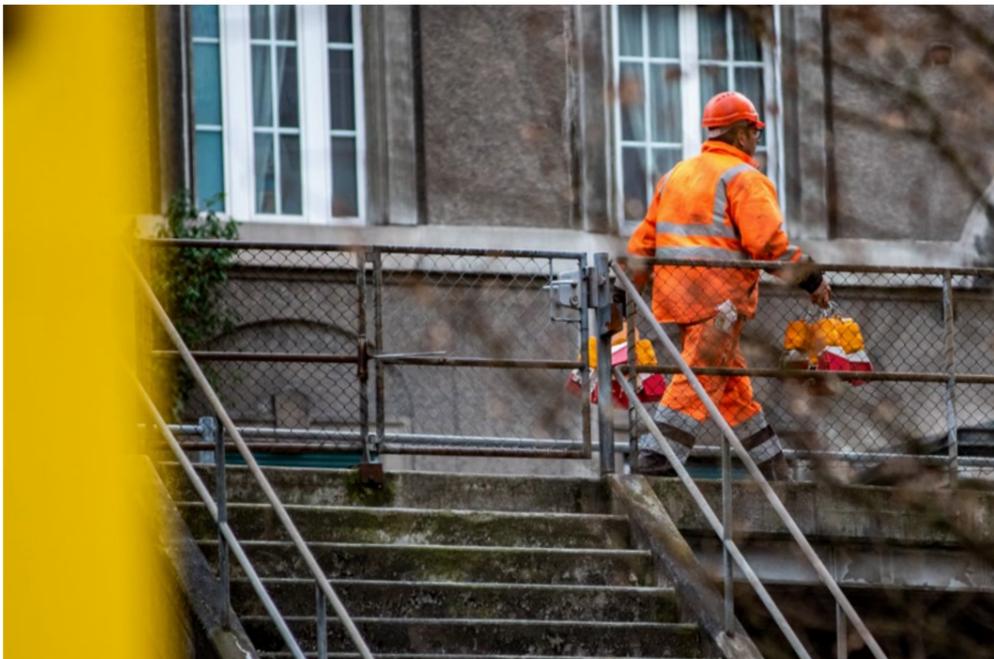
Die in diesem Manual aufgezeigten Massnahmen sorgen für mehr Sicherheit und Übersicht bei Baustellen und Verkehrsumleitungen. Sie sind als Richtlinie der Stadt Bern aufzufassen und umzusetzen.



## Zuständigkeiten Baustellensicherung

Baumassnahmen, die den öffentlichen Grund betreffen, sind zwingend mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern abzusprechen. Allfällig notwendige Signalisationsmassnahmen sind durch die Behörde zu bewilligen.

Das korrekte Einrichten der Baustelle inklusive der Bauabschrankung sowie der korrekten Signalisation obliegt dem Verursacher der Bautätigkeiten. Dieser hat auch für die regelmässige Kontrolle sowie für die allfällige Instandsetzung der definierten Massnahmen zu sorgen.



## Blaulichtorganisationen

Die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Sanität, Polizei) sind bei Baustellen besonders zu beachten. Allfällige Sperren oder Engpässe sind deshalb immer mit dem Tiefbauamt zu koordinieren. Damit die Durchfahrt für alle Einsatzfahrzeuge gewährleistet ist, muss die Durchfahrtsbreite mind. 3,5 m betragen. Bei Totalsperren sind alternative Erschliessungsrouten in Absprache mit den Blaulichtorganisationen [feuerwehr@srb.be.ch](mailto:feuerwehr@srb.be.ch) zu definieren.



## Fristen und Publikationen

### Freihaltung Veloabstellplätze

Müssen infolge von Bautätigkeiten vorübergehend Veloabstellplätze freigehalten werden, ist die Freihaltung mindestens 1 Woche vor Beginn der Freihaltung aufzustellen. Dies gilt ebenfalls für die Freihaltung von Publibike-Standorten.

### Freihaltung MIV-PP

Müssen infolge von Bautätigkeiten Parkplätze vorübergehend aufgehoben werden, ist die Freihaltung mindestens 48 Stunden vor Beginn der Freihaltung aufzustellen.

### Publikation Signalisation

Dauert eine Baustelle länger als 6 Monate, sind die Signalisationen zu publizieren. Die Publikation erfolgt über das Tiefbauamt der Stadt Bern. Die dafür notwendigen Unterlagen sind mind. 8 Wochen vor Baustart einzureichen. Allfällige Beschwerdefristen vor Baustart sind zu berücksichtigen. Gemäss Signalisationsverordnung ist die Baustellensignalisation bis zu einer Dauer von 6 Monaten nicht verfügungs- und publikationspflichtig.

Verlängert sich die auf 6 Monate geplante Bauzeit (ohne Publikation), sind die Verkehrsmassnahmen umgehend zu publizieren. (Ausnahmeregelung gemäss Kantonaler SV für Fahrverbote, Vortrittsanpassungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen. Publikationspflicht ab Dauer > 60 Tage)

### Genehmigung Baustellenkommunikation

Ist auf den Bauzäunen und -wänden Baustellenkommunikation geplant (siehe Kapitel auf S. 131), ist das Konzept mit Angaben zu Dimensionen, Standorten und materieller Ausführung mindestens 4 Wochen vor Montage beim Bauinspektorat der Stadt Bern einzureichen.



## 1.3 RECHTSGRUNDLAGEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN

### Gesetzliche Mindestsignalisation

#### Wichtig

Die in diesem Manual beschriebenen Massnahmen sind als Zusatz zur gesetzlichen Mindestsignalisation von Baustellen zu verstehen. Sie ersetzen in keiner Weise die gesetzlich geregelte Mindestsignalisation, die hier zu finden ist:

- Strassenverkehrsgesetz (SGV)  
Signalisationsverordnung (SSV)
- Strassengesetz (SG), Strassenverordnung (SV)
- Normen VSS
- Normalien Stadt Bern

Die Verantwortung für das Einrichten der temporären Verkehrsführung sowie der Umsetzung der Baustellenkommunikation liegt bei der Bauherrschaft.

**Weitere Informationen zum Thema Signalisation von Baustellen sind der Norm VSS 40 886 zu entnehmen.**



# 2.0 FUSSVERKEHR BEI BAUSTELLEN

## Kapitelübersicht

---

<b>2.1 Einleitung</b>	<b>26</b>
Fussverkehr bei Baustellen	26
Normalien / Rechtliche Grundlagen	27
<b>2.2 Fussverkehrsführung</b>	<b>29</b>
Mindestmasse / Wegbreiten	29
Provisorische Fussgängerstreifen	32
Aufhebung bestehender Fussgängerquerungen	34
Beleuchtung	35
<b>2.3 Bauliche Elemente</b>	<b>37</b>
Bauliche Abtrennung	37
Provisorische Wegführungen	38
Provisorische Treppen	39
Anrampungen von prov. Fussgängerstreifen oder Fussgängerschutzinseln	40
Stahlplatten	41
<b>2.4 Signalisation</b>	<b>43</b>
Sperrung Trottoir	43
Umleitung Fussverkehr	44
<b>2.5 Markierungselemente</b>	<b>48</b>
Längsstreifen für den Fussverkehr	48
Taktil-visuelle Markierung	49
<b>2.6 Schulwegsicherheit</b>	<b>50</b>
Sicher unterwegs	50
Massnahmen zur Schulwegsicherheit	51
<b>2.7 Grössen und Material</b>	<b>52</b>
Allgemeine Angaben	52
Schilder	53

## 2.1 EINLEITUNG

### Fussverkehr bei Baustellen

Der Fussverkehr weist zahlenmässig den höchsten Anteil am Verkehrsaufkommen auf. In der Stadt Bern wird ungefähr ein Drittel aller Wege zu Fuss zurückgelegt. Zudem beginnen und enden nahezu alle anderen Verkehrsoptionen mit einem Fussweg. Gleichzeitig sind die Fussgänger\*innen die gefährdetsten Verkehrsteilnehmer.

Bei Baustellen ist deshalb ein grosses Augenmerk auf den Schutz des Fussverkehrs zu legen. Er ist in jedem Fall so direkt wie möglich zu führen. Sperrungen und Umleitungen für Fussgänger\*innen sind wenn möglich zu vermeiden.



### Normalien / Rechtliche Grundlagen

Die Fussverkehrsmassnahmen bei Baustellen sind nach Strassenverkehrsgesetz (SVG), Signalisationsverordnung (SSV), Normen VSS und den Vorgaben des Berichts «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» auszugestalten. In der SN 640 070 werden folgende Grundanforderungen bei der Planung von Fussgängerführungen definiert:

- attraktiv
- hindernisfrei
- sicher
- Sicherstellen des Netzzusammenhangs

Neben diesen Grundsätzen ist bei der Planung von Fussverkehrquerungen insbesondere die Norm VSS 40 241 anzuwenden, welche die Ausgestaltung und Anordnung von Fussgängerstreifen definiert.

#### Wichtig

Die in den nachfolgenden Kapiteln definierten Massnahmen erfüllen oder übertreffen die gesetzlich definierten Anforderungen.



## 2.2 FUSSVERKEHRSFÜHRUNG

### Mindestmasse / Wegbreiten

Falls der Platz vorhanden ist oder wenn eine Umleitung eingerichtet wird, gilt die Standardbreite von  $\geq 2$  m (Grafik 1, Seite 31). Zulässig sind Minimalbreiten bis 1,5 m. Kann diese Breite nicht durchgehend gewährleistet werden, sind kurze Engpässe von mindestens 1,2 m möglich (Grafik 2, Seite 31). Die Sichtbeziehung im Engpass muss jedoch gewährleistet sein. Für die Machbarkeit von Engpässen sind nebst Einsehbarkeit auch folgende Faktoren massgebend:

- Fussgängerfrequenz
- Richtungsverteilung
- Baudauer
- Nutzergruppen

Kann die bestehende Fussverkehrsführung nicht beibehalten werden, sind die Umleitung auf die gegenüberliegende Strassenseite und das Einrichten einer provisorischen neuen Wegführung zu prüfen (Grafik 3, Seite 31). Die anzustrebende Wegbreite der provisorischen Führung orientiert sich an der bestehenden Trottoirbreite. Als letzte Option besteht die Möglichkeit, den Fussverkehr lokal umzuleiten (z. B. um den Häuserblock, Grafik 4, Seite 31).

In hochfrequentierten Räumen (z. B. Bahnhofumfeld, Innenstadt etc.) sind die Wegbreiten bei grossen Einschränkungen mittels verkehrstechnischer Nachweise zu bestimmen. Die definierten Standardbreiten gelten hier nicht.

Bei der Ausgestaltung von Fussverkehrsumleitungen ist ebenfalls auf die Durchgangshöhe zu achten. Diese sollte mind. 2,50 m betragen, darf jedoch in Ausnahmefällen 2,10 m nicht unterschreiten.



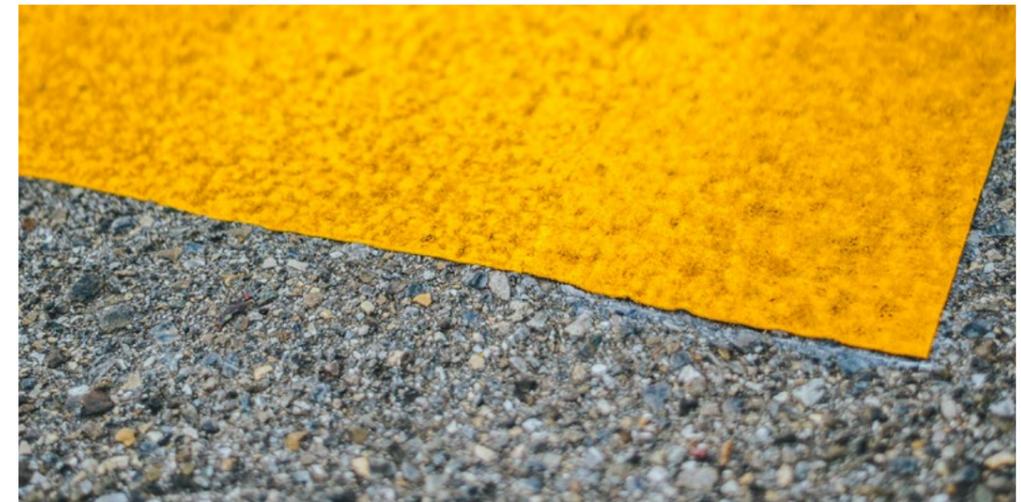
## Provisorische Fussgängerstreifen

Wird ein provisorischer Fussgängerstreifen eingerichtet, sind die Sichtweiten gemäss Norm VSS 40 241 zwingend zu berücksichtigen. Diese Norm gilt auch, wenn bestehende Fussgängerstreifen von Baustellen und Installationsplätzen tangiert werden. Zudem sind die provisorischen Fussgängerstreifen zwingend hindernisfrei einzurichten. Dies bedeutet:

- Anrampung des Trottoirs mit Gefälle von max. 6 %
- Erstellen eines vertikalen Absatzes von 3 cm trottoirseitig

Die Markierung der provisorischen Fussgängerstreifen ist gemäss den Normen VSS zu erstellen. Die Fussgängerstreifen sind zwingend mit gelber Markierung umzusetzen. Das orange Markieren von Fussgängerstreifen ist nicht zulässig. Provisorische Fussgängerstreifen sind mit dem Signal 4.11 «Standort eines Fussgängerstreifens» zu signalisieren. Bei Strassen mit einer Breite von > 8,5 m ist das Erstellen einer provisorischen Fussgängerschutzinsel zu prüfen. Die Dimensionierung der Fussgänger-

schutzinsel erfolgt gemäss Norm VSS 40 241. Die Schutzinsel soll eine Breite von 2,0 m aufweisen (in Ausnahmefällen sind 1,5 m möglich). Die Schutzinsel ist zur taktilen Erkennung mit einem 3-cm-Anschlag auszugestalten, (z.B. mittels Belagskeil und Holzlatte auf Belag verschraubt inkl. farblicher Markierung). Der Anschlag ist baulich oder visuell hervorzuheben. Die Fussgängerschutzinsel muss mit Inselköpfen versehen sein, die so gewählt und angebracht sind, dass die erforderliche freie Sicht für und auf den Fussverkehr gewährleistet ist.



## Aufhebung bestehender Fussgängerquerungen

Wird ein Fussgängerstreifen aufgrund einer Bautätigkeit aufgehoben, ist dieser mit Baulatten (Dreifachablattung) und dem Signal 2.15 «Verbot für Fussgänger» abzusperren. Die Markierungen sind orange abzukleben.

Es besteht zudem die Möglichkeit, den Fussgängerstreifen vollständig zu demarkieren. Bei vollständiger Demarkierung kann auf die Baulatten verzichtet werden.

Wird ein Fussgängerstreifen aufgehoben, ist wenn möglich ein entsprechender Ersatz anzubieten.



### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Baulatten: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 237.331

«Anzahl Längslatten 3 Stk.»

## Beleuchtung

Umleitungen für den Fussverkehr sind durchgehend auszuleuchten. Dies gilt sowohl für provisorische Wegleitungen als auch für bestehende Trottoirs. Muss aufgrund von Bautätigkeiten ein Teil der öffentlichen Beleuchtung ausser Betrieb genommen werden, ist eine frühzeitige Absprache mit Energie Wasser Bern (strassenbeleuchtung@ewb.ch) notwendig. Je nach Situation wird die Ersatzbeleuchtung entweder von der Bauherrschaft oder durch Energie Wasser Bern erstellt – die Kosten gehen jedoch immer zulasten des Verursachers. Die Beleuchtung ist, wenn immer möglich, zentral über Kopf anzubringen.



### LEISTUNGSPPOSITIONEN

NPK 113 D/14 V2021 Pos. 335 ff.

Möglichkeiten: Solarleuchten z.B. mobiSolar-aron BKW oder mittels Leuchtkörper gemäss Bild, Strombezugsquelle zwingend nötig.



## 2.3 BAULICHE ELEMENTE

### Bauliche Abtrennung

Baustellen und Installationsplätze sind entlang der Fusswegführung durchgehend baulich abzutrennen. Die Abtrennung kann mittels dreifacher Baustellenablattung oder Gitterzaun erfolgen. Die Abtrennung ist so auszugestalten, dass die Sockel möglichst nicht in die Fusswegführung ragen (Stolperfalle). Bei quergestellten Sockeln ist zwingend eine fixierte Baulatte am Boden anzubringen. Eine Baulatte mittig von Bauwand/-zaun ist nur nötig, wenn diese/r direkt die Fahrbahn begrenzt.



#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Baulatte 2 Fach: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 237.320 ff. (mit 2 Längslatten)  
 Baulatte 3 Fach: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 237.331 ff. «Anzahl Längslatten 3 Stk.»  
 Stahlgitter ohne Sockel: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 242.320 ff.  
 Stahlgitter mit Sockel: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 242.400 ff.

## Provisorische Wegführungen

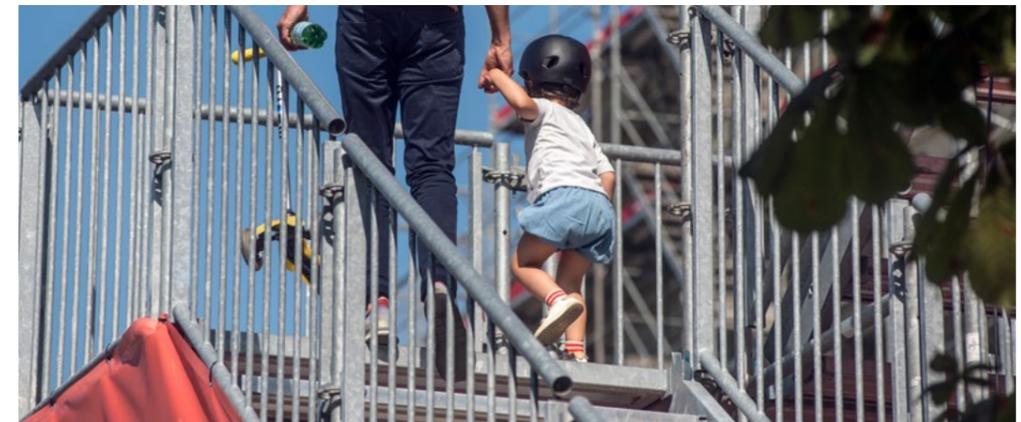
Sind provisorische Wegführungen erforderlich, müssen diese eine Standardbreite von mindestens 2 m aufweisen (s. Kapitel 2.2./S. 29) und hindernisfrei ausgestaltet sein. Die Befahrbarkeit für Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen etc. ist sicherzustellen. Massgebend für die Dimensionierung möglicher Kurven ist der Radius des Wendekreises von Rollstühlen mit Zugerät. Dieser beträgt 1,9 m.

Provisorien sollen, auch bei Regen und Schnee, rutschsicher sein. Wegführungen können mit Belag/Mergel oder speziell beschichteten Konstruktionen ausgeführt werden. Andere Materialien sind vom Tiefbauamt der Stadt Bern zu bewilligen. Der Belag ist wenn möglich so zu wählen, dass eine Befahrbarkeit (mit Rollstuhl) gewährleistet ist.

Temporäre Grabenquerungen auf bestehenden Trottoirs können mit den gängigen 1,0 m breiten Hilfsbrücken sichergestellt werden. Die Mindestbreite für punktuelle Engpässe kann hierfür ausnahmsweise unterschritten werden.

## Provisorische Treppen

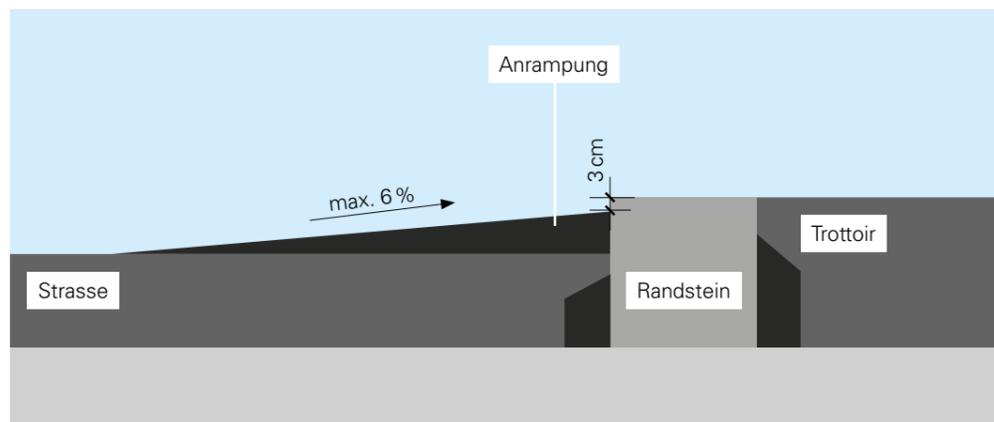
Provisorische Treppen sind nur zulässig, wenn das Anbieten einer direkten, rollstuhlgängigen Wegführung aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht möglich ist. Es ist zwingend immer eine hindernisfreie Alternativroute anzubieten. Die provisorische Treppe bzw. die alternative hindernisfreie Route ist gemäss Kapitel 2.4 zu signalisieren. Die Treppen sind gemäss Norm VSS 40 238 zu konstruieren. Sie sollen eine Mindestbreite von 2,5 m aufweisen und sind mit Geländer/Handläufen zu sichern. Es sind rutschfeste Materialien zu verwenden, zudem sind die Treppen zur besseren Erkennbarkeit mit einer Markierung zu kennzeichnen.



## Anrampungen von prov. Fussgängerstreifen oder Fussgängerschutzinseln

Wird ein provisorischer Fussgängerstreifen eingerichtet, ist das Trottoir auf der gesamten Breite des Fussgängerstreifens anzurampen. Die Rampen sind mit Belag auszuführen und, für die taktile Erkennbarkeit, mit einem 3-cm-Absatz auszugestalten. Die Rampe darf maximal ein Gefälle von 6 % aufweisen. Die Rampen sind so auszugestalten, dass diese in Längsrichtung befahren werden können.

Fussgängerschutzinseln sind ebenfalls mit Belag auszuführen und müssen eine Höhe von 3 cm aufweisen, damit die taktile Erkennbarkeit gewährleistet ist.



### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Anrampungen: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 216.120 ff. oder NPK 223 D/18 V2021 Pos. 931 ff.

Option 01: B x H m 1.50 x variabel (6 % Gefälle)

## Stahlplatten

Der Einsatz von Stahlplatten auf Trottoirs ist grundsätzlich zulässig. Diese sind zwingend gemäss der Normalie 2.9.2 der Stadt Bern anzurampen bzw. von Anfang November bis Ende März abzusenken (Winterdienst).



### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Stahlplatten: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 214.200 ff. (3.5t) / Pos. 214.300 ff. (28t) / Pos. 214.400 ff. (40t)

Option 03: Rutschfeste Oberflächen der Stahlplatten nach Vorschlag Unternehmer.

Stahlplatten versenken: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 501 ff.

Belageebenes Versenken der Stahlplatten aus Pos. 214.xxx – 214.xxx nach Normalie 2.9.2 der Stadt Bern

(214.xxx = Verweis auf die effektiv ausgeschriebenen Stahlplatten)

Anrampungen: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 216.120 ff. oder NPK 223 D/18 V2021 Pos. 931 ff.

## 2.4 SIGNALISATION

### Sperrung Trottoir

---

Muss ein Trottoir gesperrt werden, ist dies mit dem Signal 2.15 «Verbot für Fussgänger» zu signalisieren. Zusätzlich ist frühzeitig eine Umleitungsrouten auszuzeichnen. Die Signalisation der Umleitungsrouten erfolgt gemäss «Umleitung Fussverkehr» (Seite 44). Ausragende Elemente auf Kopfhöhe sind zu vermeiden.

Werden Sitzgelegenheiten (z. B. Sitzbänke) durch die Sperrung tangiert, sind Ersatzmöglichkeiten zu prüfen.



## Umleitung Fussverkehr

Wird der Fussverkehr umgeleitet, ist die Signalisation gemäss Seite 45 ff. auszuführen.  
Es können max. 3 verschiedene Ziele angegeben werden. Sind weitere Zielangaben notwendig, werden diese zusammengefasst und später auf der Umleitungsrouten aufgeteilt. Die Signalisation ist über den gesamten Baustellenperimeter fortzuführen. Bei jeder Verzweigung müssen Weg und Ziel erneut ausgeschildert werden.

Führt eine Umleitungsrouten über eine nicht hindernisfreie Strecke, ist frühzeitig darauf hinzuweisen und eine Alternativrouten auszuschildern. Hierzu ist das Schild «Hindernisfreie Richtungsweisungen» (Seite 45) zu verwenden (bei Bedarf mit Doppelzeilenfeld).

### Wichtig

Zur Verdeutlichung der Gehrichtung kann das Piktogramm bei nur einer Gehrichtung situativ angepasst (gespiegelt) werden (Vgl. erstes Schild oben links, S. 45).



Einzeilige tabellarische  
Richtungsweisungen



2-zeilig  
2 Richtungen



3-zeilig  
3 Richtungen



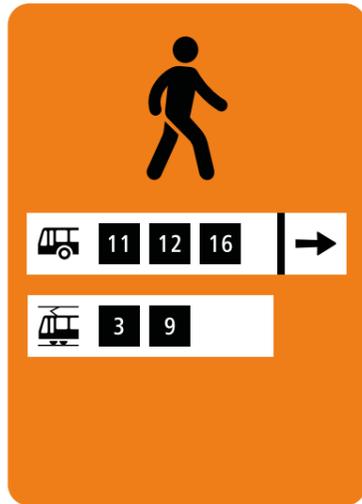
Doppelzeilenfeld für  
wichtigen Hinweis  
(z. B. Foto Seite 47)



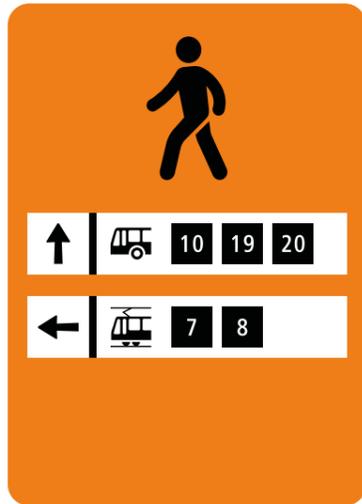
Hindernisfreie  
Richtungsweisungen



Sonderschild mit Doppel-  
zeilenfeld für Warnhinweis



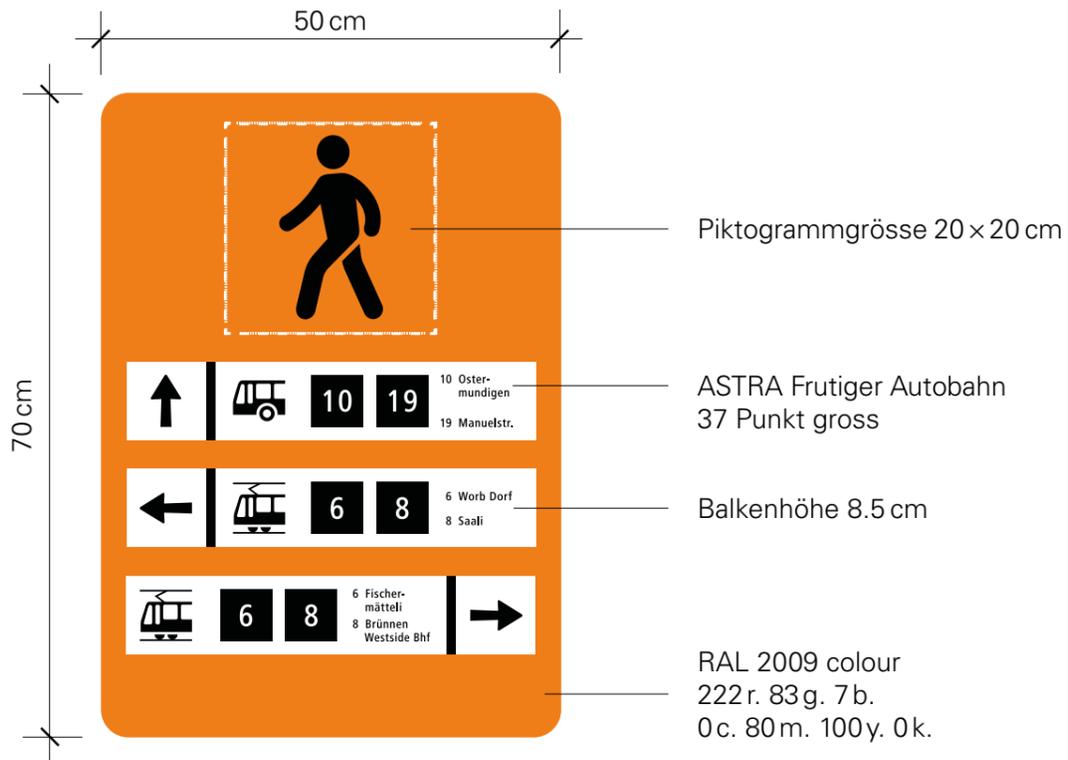
2-zeilig / 1 Richtung  
(bei Trammersatz wird das Bussymbol verwendet)



2-zeilig / 2 Richtungen  
(bei Trammersatz wird das Bussymbol verwendet)



3-zeilig / 3 Richtungen  
(bei Trammersatz wird das Bussymbol verwendet)



## 2.5 MARKIERUNGSELEMENTE

### Längsstreifen für den Fussverkehr

Längsstreifen für den Fussverkehr dienen als Not- oder Übergangslösungen, wenn eine bauliche Trennung der Fussverkehrsflächen von der Fahrbahn nicht möglich ist. Die Längsstreifen sind gemäss SN 640 850a auszuführen.



### Taktil-visuelle Markierung

Werden im Rahmen von Baustellen bestehende taktil-visuelle Markierungen tangiert, sind diese aufzuheben und anderweitig neu anzubringen. Bei Kurzbaustellen kann auf eine Aufhebung verzichtet werden, wenn die Leitung sehbehinderter Menschen mit anderen Massnahmen sichergestellt werden kann (z. B. Verkehrsdienst).

Wenn die Sicherheit und Orientierung sehbehinderter Fussgänger\*innen durch bauliche Elemente gefährdet wird, sind zusätzliche taktil-visuelle Markierungen anzubringen. Die Umsetzung der taktil-visuellen Markierungen erfolgt gemäss SN 640 852.



## 2.6 SCHULWEGSICHERHEIT

### Sicher unterwegs

Bei Bautätigkeiten im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten ist explizit auf die Sicherheitsbedürfnisse der Kinder zu achten. Die Verantwortlichen der betroffenen Schulen sind frühzeitig über die Bautätigkeiten und Anpassungen der Fussverkehrsführung zu informieren. Bauunternehmungen sind bezüglich Schulwegsicherheit zu sensibilisieren. Neben den im Manual definierten Massnahmen können folgende zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden:

- Einsatz von Verkehrsdienst
- Beizug von Verkehrsinstruktor\*innen
- Information über die geänderten Schulwege auf der Website des Bauprojekts

Weiter kann in Ausnahmefällen und unter Einbezug der Verkehrsplanung der Stadt Bern der Einsatz zusätzlicher Signalisations- und Markierungsmassnahmen für Kinder geprüft werden.

### Massnahmen zur Schulwegsicherheit

Zwingend:

- Schulen
- Kindergarten
- Kitas

**1.**  
**Information**

**Informations-  
fluss sicher-  
stellen**

- Elternrat
- Vereine

Optional:

**2.**  
**Sensibilisierung**

- Bauteam
- Verkehrsdienst
- Verkehrsinstruktor\*innen

**3.**  
**Projektwebsite**

- Informationen auf der Projektwebsite

## 2.7 GRÖSSEN UND MATERIAL

### Allgemeine Angaben

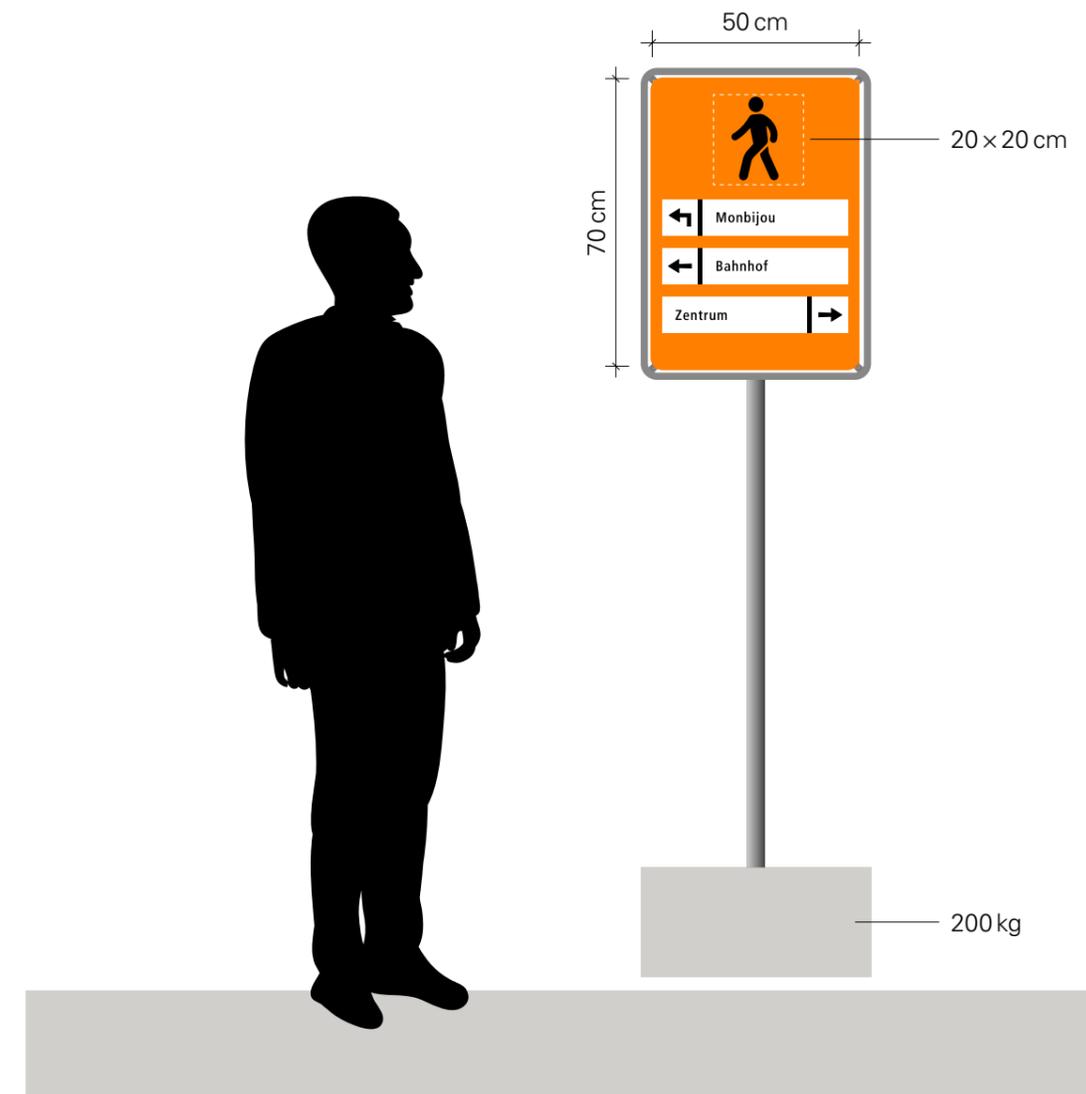
Für die Installation von Schildern sind nach Möglichkeit bereits vorhandene Träger (Kandelaber, LSA-Masten etc.) zu nutzen.

Es ist wichtig, dass die Schilder so angebracht werden, dass sie im Sichtfeld der Zielgruppe liegen.

Produktion: Signalisation der Stadt Bern oder ähnliche Betriebe

Installation: Verantwortung Bauherrschaft, Unterstützung durch Signalisation der Stadt Bern

### Schilder



# 3.0 VELOVERKEHR BEI BAUSTELLEN

## Kapitelübersicht

---

<b>3.1 Einleitung</b>	<b>56</b>
Veloverkehr bei Baustellen	56
Normalien/Rechtliche Grundlagen	57
<b>3.2 Veloführung</b>	<b>58</b>
Mindestmasse/Wegbreiten	58
Velogegenverkehr im Quartier	61
<b>3.3 Bauliche Elemente</b>	<b>62</b>
Anrampungen von Stahlplatten	62
Anrampungen von Trottoirs	63
Rampe zum Veloschieben bei Treppe	64
Bauliche Abtrennung Veloführung	65
<b>3.4 Veloparkierung</b>	<b>66</b>
Veloabstellplätze	66
Publibike	67
<b>3.5 Signalisation</b>	<b>68</b>
Veloumleitung	68
<b>3.6 Markierungselemente</b>	<b>71</b>
Velostreifen	71
<b>3.7 Mischverkehr</b>	<b>72</b>
Velo-/Fussverkehr	72
Velo/MIV/Bus	74
Velo/Tram	75
<b>3.8 Grössen und Material</b>	<b>76</b>
Allgemeine Angaben	76
Schilder	77

## 3.1 EINLEITUNG

### Veloverkehr bei Baustellen

Der Veloverkehr in der Stadt Bern nimmt seit Jahren zu, und es ist in Zukunft mit einem noch grösseren Veloaufkommen zu rechnen. Diese Zunahme ist politisch erwünscht und wird gezielt gefördert. Ziel ist es, eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur für alle Altersgruppen – von 8 bis 80 Jahren – anzubieten. Auch bei Baustellen.

Deshalb ist es wichtig, dass bei Baustellen die Sicherheit für alle Velofahrer\*innen jederzeit gewährleistet ist. Idealerweise mit einer genügend breiten, direkten und am Fahrbahnrand liegenden Verbindung.

### Normalien / Rechtliche Grundlagen

Veloverkehrsmassnahmen bei Baustellen sind gemäss Strassenverkehrsrecht bzw. der Signalisationsverordnung (SSV) und den Normen VSS auszugestalten. Die Norm VSS 40 886 sieht folgende Leitsätze für Veloverkehrsmassnahmen bei Baustellen vor:

#### Wichtig

- Auf die Führung des Veloverkehrs ist bei Baustellen Rücksicht zu nehmen.
- Veloverkehr auf Fussverkehrsflächen ist grundsätzlich zu vermeiden.
- Durchfahrtsbreiten bei Baustellen sollen möglichst konstant sein.
- Lichtsignalanlagen sind auf das Tempo des Veloverkehrs auszurichten.

Die nachfolgenden definierten Vorgaben für den Veloverkehr bei Baustellen orientieren sich an diesen Leitsätzen.

## 3.2 VELOFÜHRUNG

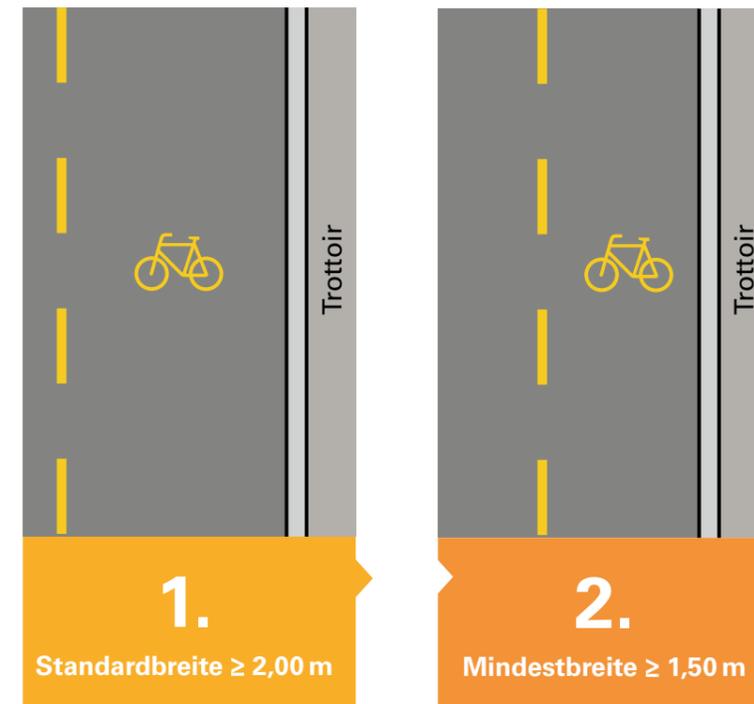
### Mindestmasse / Wegbreiten

Die Qualität der Veloführung bei einer Baustelle orientiert sich am bestehenden Angebot. Sie soll durch Bautätigkeiten nicht verschlechtert werden. Eine Verbesserung des Veloangebots, (z. B. hinsichtlich Verkehrssicherheit), kann situativ geprüft werden.

Wenn möglich wird der Veloverkehr direkt durch den Baustellenperimeter geführt. Dabei ist Folgendes zu beachten (vgl. Grafiken Seite 59):

- Die Standardbreite des Velostreifens beträgt 2 m. Es ist eine Breite von mind. 1,5 m anzubieten (Grafik 1 + 2).
- Kann die Mindestbreite nicht eingehalten werden, müssen die Umleitungsoptionen aus der Grafik 3A, 3B, und 3C (Seite 59) geprüft werden.
- Können weder MIV noch Velos umgeleitet werden, darf der Veloverkehr im Mischverkehr mit MIV/ÖV geführt werden (Grafik 4).

Eine Veloführung auf dem Trottoir ist zu vermeiden. Bei der Wahl der Veloverkehrsführung hat die Verkehrssicherheit oberste Priorität.



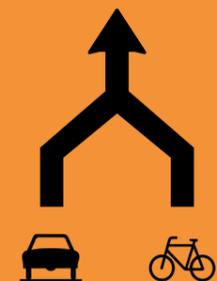
#### Umleitungsoptionen

Bietet sich lokal keine zumutbare Umleitung für den Veloverkehr an, können folgende Möglichkeiten zusätzlich geprüft werden:

- Umleitung des MIV (3A)
- Umleitung des Veloverkehrs (3B)
- Gemeinsamer Fuss- und Veloverkehr (3C) (s. Kapitel 3.7 / Seite 72)

### 3.A / 3.B / 3.C

Umleitung



### 4.

Mischverkehr



## Velogegeverkehr im Quartier

---

Bei Bautätigkeiten auf Quartierstrassen mit bestehendem oder durch Bauarbeiten verursachtem Einbahnregime soll dem Veloverkehr die Durchfahrt in beide Richtungen ermöglicht werden, wenn nicht Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegensprechen. Die Bestimmung der notwendigen Durchfahrtsbreiten erfolgt grundsätzlich mittels Normen VSS zum Normalprofil.

Bei gut einsehbaren, kurzen Engpässen kann davon ausgegangen werden, dass der Begegnungsfall Velo/MIV nicht im gesamten Strassenzug nachgewiesen werden muss. Zur Beurteilung der Situation sind folgende Kriterien zu beachten:

- Einsehbarkeit und Länge des allfälligen Engpasses
- Ausweichmöglichkeiten am Fahrbahnrand (z. B. Trottoir mit 3 cm Randstein)
- MIV-/Schwerverkehrsbelastung
- ÖV
- Gefälle

## 3.3 BAULICHE ELEMENTE

### Anrampungen von Stahlplatten

Muss eine Baugrube auf einem Strassenabschnitt mit Veloverkehr mittels Stahlplatte abgedeckt werden, ist diese zwingend gemäss der Normalie 2.9.2 der Stadt Bern anzurampen bzw. zwischen Anfang November und Ende März abzusenken (Winterdienst).



#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Stahlplatten: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 214.200 ff. (3.5t) / Pos. 214.300 ff. (28t) / Pos. 214.400 ff. (40t)

Option 03: Rutschfeste Oberflächen der Stahlplatten nach Vorschlag Unternehmer.

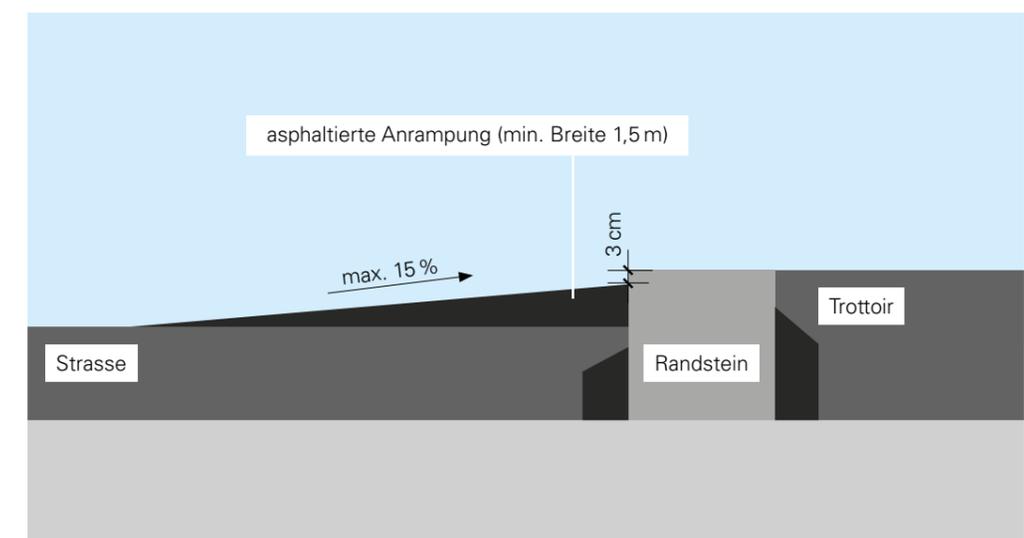
Stahlplatten versenken: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 501 ff.

Belagebenes Versenken der Stahlplatten aus Pos. 214.xxx – 214.xxx nach Normalie 2.9.2 der Stadt Bern (214.xxx = Verweis auf die effektiv ausgeschriebenen Stahlplatten)

Anrampungen: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 216.120 ff. oder NPK 223 D/18 V2021 Pos. 931 ff.

### Anrampungen von Trottoirs

Muss der Veloverkehr auf das Trottoir geführt werden, ist das Trottoir auf einer Mindestbreite von 1,5 m anzurampen. Die Rampen sind mit Belag auszuführen und für die taktile Erkennbarkeit mit einem vertikalen 3-cm-Absatz auszugestalten. Die Neigung der Rampe darf 15 % Gefälle nicht überschreiten. Die Rampen sind so auszugestalten, dass diese in Längsrichtung befahren werden können. Bei einer getrennten Fuss- und Veloführung auf dem Trottoir ist kein Absatz notwendig.



#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Anrampungen: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 216.120 ff. oder NPK 223 D/18 V2021 Pos. 931 ff.

Option 01: b x h m 1,50 x variabel (max. 15 % Gefälle)

## Rampe zum Veloschieben bei Treppe

Muss der Veloverkehr mangels Alternativen gemeinsam mit dem Fussverkehr durch den Baustellenperimeter geführt werden und sind Niveauunterschiede vorhanden, sind die Treppen mit einer Schieberampe für Velos auszugestalten. Diese Massnahme ist nur in Ausnahmefällen anzuwenden.

Die Ausführung orientiert sich an der Norm VSS 40 238. Die Mindestbreite der Schieberampe beträgt 0,9 m.



Foto: Pro Velo Brugg-Windisch

### LEISTUNGSPPOSITIONEN

NPK113 D/14 V2021. Pos. 214.501 \*Für Fahrradverkehr. Rampe zur Überwindung von Treppen. Dauer: xxx.  
Nutzbare Breite: min. 0.90m. Überbrückungslänge: xxx. Überbrückungshöhe: xxx. Nutzlast t: xxx. Ausmass: Stk. x Anzahl Monate.  
Rutschfeste Oberfläche nach Vorschlag Unternehmer

## Bauliche Abtrennung Veloführung

Bei der Veloführung durch den Baustellenperimeter ist zu prüfen, ob diese baulich von der MIV-Fahrs pur abgetrennt werden kann. Als Trennelemente können Baken, Baulatten oder Miniguards eingesetzt werden. Die Massnahme soll vor allem auf Strecken mit hohem MIV-Aufkommen und ohne Einmündungen oder Fussverkehrsquerungen angewandt werden.



### LEISTUNGSPPOSITIONEN

NPK 113, Pos. 237 ff.  
.200 ff., Leitbaken / .320 ff., 2 Längslatten / 331 ff. \*Anzahl Längslatten 3 Stk.

## 3.4 VELOPARKIERUNG

### Veloabstellplätze

Wenn Veloabstellplätze aufgehoben werden müssen, sind diese verhältnismässig zu ersetzen. Der Ersatzstandort soll möglichst keine Qualitätseinbussen verursachen. MIV-Parkplätze (blaue/weiße Zone) können als Ersatzfläche genutzt, müssen aber ummarkiert werden (weiss oder orange).

Die Ersatzplätze sind mit den Signalen 4.17 «Parkieren gestattet» und 5.31 «Fahrrad» zu kennzeichnen. Werden die Ersatzstellplätze länger als 6 Monate genutzt, sind diese mit Parkierhilfen (z. B. Veloständern) auszugestalten.



### Publibike

Durch Bauarbeiten aufgehobene Publibike-Stellplätze sind vollumfänglich zu ersetzen. Der Ersatzstandort ist mit dem Tiefbauamt und der Verkehrsplanung der Stadt Bern zu koordinieren. Um die Verschiebung kümmert sich Publibike. Wichtig ist, dass auch die Infrastruktur (Stele) verschoben wird. Die Verschiebung ist Publibike mindestens 1 Monat vor Beginn der Massnahme mitzuteilen. Dauert die Verschiebung max. 2 Wochen, kann auf das Ummarkieren des Publibike-Parkfelds verzichtet werden. Bleibt der Ersatzstandort länger bestehen, muss das Parkfeld mittels Ecken oder ausgezogener Linien violett markiert werden.



## 3.5 SIGNALISATION

### Veloumleitung

Muss der Veloverkehr umgeleitet werden, ist die Signalisation gemäss Vorgaben auf Seite 69 anzuwenden. Es können max. 3 verschiedene Ziele angegeben werden. Sind mehrere Ziele notwendig, sind diese auf den ersten Tafeln zusammenzufassen und auf den folgenden Tafeln aufzuteilen. Die Signalisation ist über den gesamten Baustellenperimeter fortzuführen. Das heisst, bei jeder Kreuzung muss erneut auf den richtigen Weg hingewiesen werden.

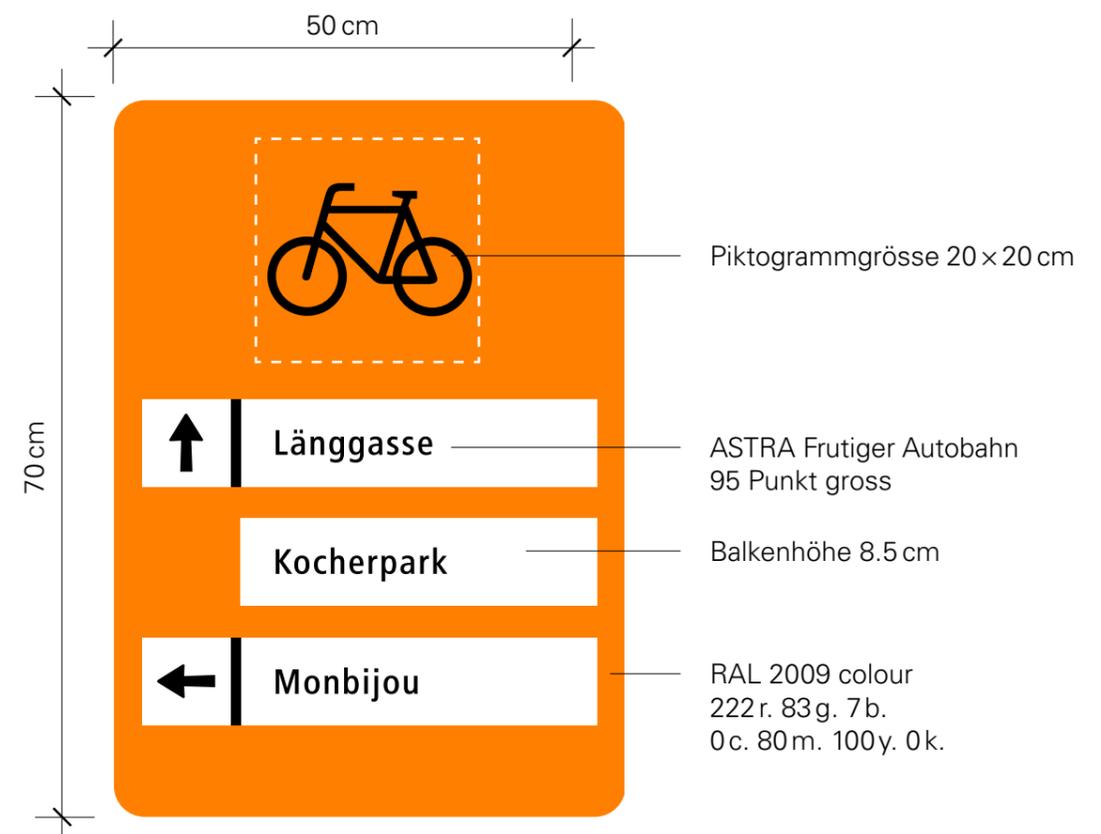
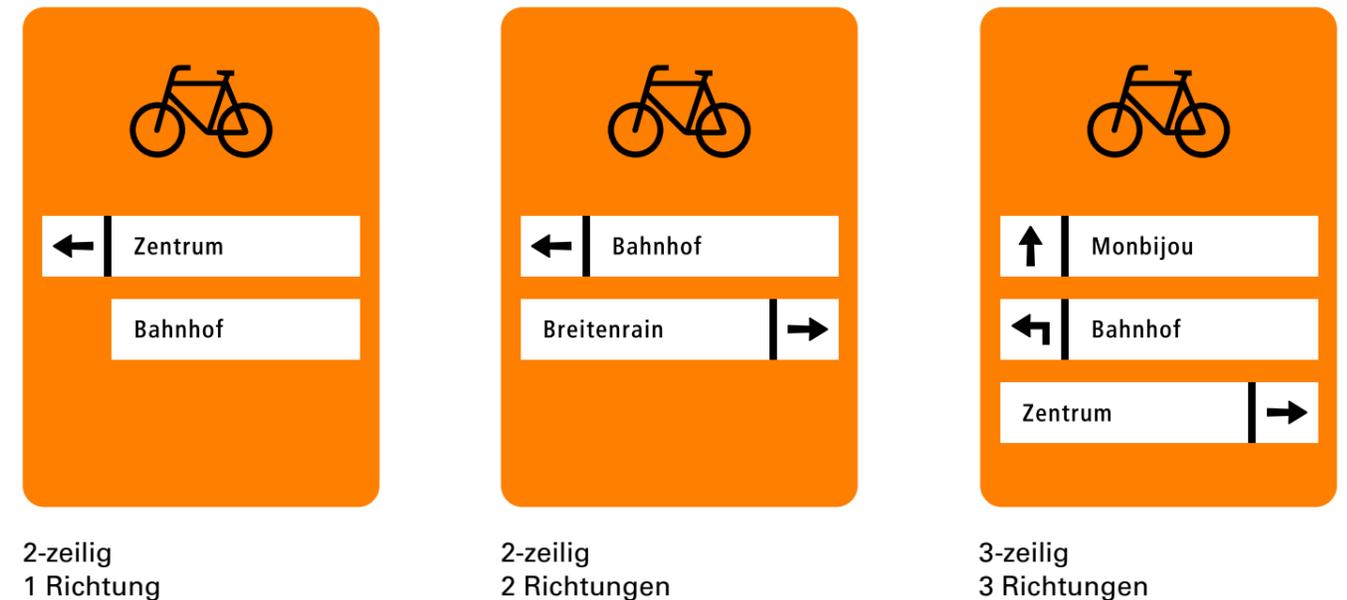
Wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit MIV/ÖV geführt, ist dies mit den Signalen «Mischverkehr»/ «Gemeinsame Fahrbahn» oder «Verengung Fahrbahn» zu kennzeichnen (Seite 70).

Bei unvorhersehbaren Schienenquerungen infolge einer Baustelle muss das Signal «Vorsicht Schienen» gemäss Seite 70 eingesetzt werden.

#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

NPK 113 D/14 V2021 Pos. 236 ff. oder

NPK 282 D/11 V2021 Pos. 232 ff.





**Verengung Fahrbahn**  
Dieses Schild setzt eine Verengung der Fahrbahn voraus.



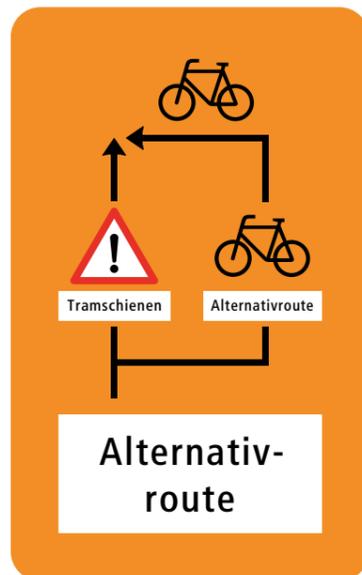
**Gemeinsame Fahrbahn**



**Rücksicht Mischverkehr**



**Vorsicht Schienen**  
Dieses Schild warnt vor unvorhersehbaren Schienenquerungen.



**Alternativroute**

## 3.6 MARKIERUNGSELEMENTE

### Velostreifen

Die Markierung der Veloführung ist zwingend gemäss der Signalisationsverordnung und den Normen VSS umzusetzen. Der Velostreifen wird mittels Velopiktogramm gekennzeichnet. Andere Markierungselemente sind nicht zulässig.

Muss ein Velostreifen aufgrund eines Hindernisses aufgehoben werden, wird dieser demarkiert. Das Abkreuzen des Velostreifens in Orange ist zulässig.



## 3.7 MISCHVERKEHR

### Velo-/Fussverkehr

Grundsätzlich ist die Veloführung auf Trottoirs im Mischverkehr mit dem Fussverkehr zu vermeiden. Erfordern grossräumige Komplettsperungen weite, unzumutbare Umleitungen, kann der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem Fussverkehr geführt werden. Wenn möglich sind aber getrennte Verkehrsflächen anzubieten.

Bei unzumutbaren Umleitungsrouten und geringem Fuss-/Veloverkehrsaufkommen kann der Veloverkehr bei ausreichender Trottoirbreite (mind. 2,5 m, Idealfall 3 m) auf dem Trottoir geführt werden (Signalisation 2.61 «Fussweg» mit Zusatzsignal «Velo gestattet»).

Ist ein hohes Fuss- oder Veloverkehrsaufkommen vorhanden und eine Trennung von Fuss-/Veloverkehr nicht möglich, muss das Velo geschoben werden (Signalisation 2.05 «Verbot für Fahrräder und Motorfahräder» mit Zusatzsignal «Velo schieben»). Der Fussverkehr ist in jedem Fall prioritär zu behandeln.



## Velo / MIV / Bus

---

Kann für den Veloverkehr kein eigener Fahrstreifen angeboten werden und sind keine zweckmässigen lokalen Umleitungsmöglichkeiten vorhanden, ist der Veloverkehr im Mischverkehr mit MIV/Bus zu führen.

Bei einer Mischverkehrsführung infolge einer Baustelle ist das Temporegime im Bereich des Baustellenperimeters während der Dauer der Verkehrseinschränkung gemäss den allgemeinen Grundsätzen (s. Kapitel 1.2/S.10) zu senken. Die Spurbreiten sind gemäss Normen VSS zu bestimmen und wenn möglich 3,5 m breit zu wählen. Kritische Zwischenprofile für den Veloverkehr (3,25/4 m) sind wenn möglich zu vermeiden.



## Velo / Tram

---

Sind Bautätigkeiten entlang von Tramschienen notwendig, ist wenn möglich ein Abstand von mind. 1,4 m zwischen äusserer Schiene und Bauabschrankung zu gewährleisten (1,95 m bis zur Gleisachse). Die Veloführung ist so vorzusehen, dass keine Querung der Tramschienen in einem spitzen Winkel notwendig ist.

Wird dieser Abstand unterschritten, ist dem Veloverkehr nach Möglichkeit eine Alternativroute anzubieten. Die Alternativroute ist gemäss Kapitel 3.5 (Seite 70) zu signalisieren. Die Durchfahrt durch den Baustellenperimeter bleibt für den Veloverkehr weiterhin gestattet.

Wird der Trambetrieb aufgrund der Bauarbeiten eingestellt und der Abstand von 1,4 m zwischen äusserer Schiene und Bauabschrankung unterschritten, muss zusätzlich das temporäre Verfüllen der Tramschienen geprüft werden. Wird die Schiene verfüllt, kann auf das Ausschieldern einer Alternativroute verzichtet werden.

## 3.8 GRÖSSEN UND MATERIAL

### Allgemeine Angaben

Für die Installation von Schildern sind nach Möglichkeit bereits vorhandene Träger (Kandelaber, LSA-Masten etc.) zu nutzen.

Es ist wichtig, dass die Schilder so angebracht werden, dass sie im Sichtfeld der Zielgruppe liegen.

Produktion: Signalisation der Stadt Bern oder ähnliche Betriebe

Installation: Verantwortung Bauherrschaft, Unterstützung durch Signalisation der Stadt Bern

### Schilder



# 4.0 ÖFFENTLICHER VERKEHR BEI BAUSTELLEN

## Kapitelübersicht

---

<b>4.1 Einleitung</b>	<b>80</b>
Öffentlicher Verkehr bei Baustellen	80
Anlaufstellen/Zuständigkeiten	81
Normalien/Rechtliche Grundlagen	82
Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen	83
<b>4.2 ÖV-Verkehrsführung</b>	<b>84</b>
Umleitungsmaßnahmen	84
Dimensionierung	85
<b>4.3 Bauliche Elemente</b>	<b>86</b>
Provisorische Bushaltestellen	86
Materialisierung	89
<b>4.4 Signalisation</b>	<b>90</b>
Verschiebung/Aufhebung Haltestelle	90
<b>4.5 Markierungen</b>	<b>92</b>
Zickzacklinie	92
Aufmerksamkeitsfeld	93
Haltelinie	94

## 4.1 EINLEITUNG

### Öffentlicher Verkehr bei Baustellen

Der städtische ÖV wickelt täglich einen wesentlichen Teil des Verkehrsaufkommens ab. Er erschliesst und verbindet die städtischen Quartiere sowie die Agglomeration. Weiter stellt er die Verknüpfung an die S-Bahn und den Fernverkehr sicher.

Bei Bautätigkeiten sind ÖV-Linien möglichst auf dem heutigen Liniennetz zu betreiben oder lokal umzuleiten. Für das Betreiben der ÖV-Linien besteht auch während Bauarbeiten eine Verpflichtung gemäss Konzession und Personenbeförderungsgesetz.

#### Wichtig

Bautätigkeiten entlang von Tramschienen und Busspuren sowie im Bereich von Haltestellen sind zwingend mit der betroffenen Transportunternehmung zu koordinieren.

### Anlaufstellen / Zuständigkeiten

Ist der ÖV von Bautätigkeiten betroffen, sind die zuständigen Transportunternehmungen zwingend fristgerecht zu informieren (Seite 84) und die erforderlichen Massnahmen zu koordinieren. Die Transportunternehmungen sind wie folgt erreichbar:

#### **BERNMOBIL**

sonderanlass@bernmobil.ch

Telefon +41 79 265 75 30

Für Notfälle ausserhalb Bürozeiten:

Telefon +41 31 321 83 47 (Leitstelle)

#### **Postauto**

infrastrukturbern@postauto.ch

#### **RBS**

baustellen@rbs.ch

Telefon +41 31 925 54 01

## Normalien / Rechtliche Grundlagen

Die ÖV-Massnahmen bei Baustellen sind nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) bzw. nach Signalisationsverordnung (SSV), den Normen VSS und den Normalien der Stadt Bern auszugestalten.

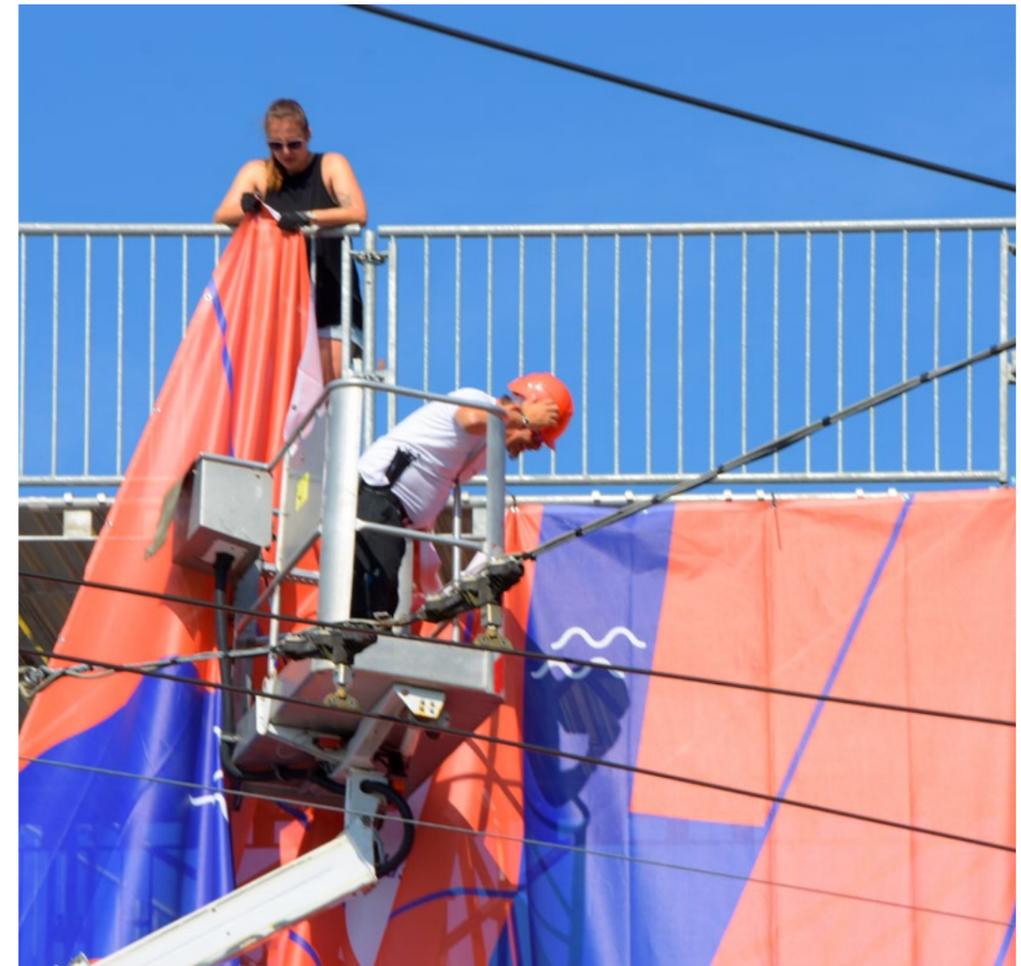
Die wichtigste Norm VSS 40 880 definiert die Grundsätze für Haltestellen von Bussen. Auch provisorische Haltestellen müssen hindernisfrei zugänglich sein und ausreichend Manövriertflächen zum Ein- und Ausstieg für Menschen mit Rollstuhl aufweisen. Die Dimensionierung erfolgt gemäss den städtischen Normalien.

### Wichtig

Provisorische Haltestelleninfrastrukturen sind immer gemäss Norm VSS 40 880, 40 075 und den städtischen Normalien zu planen.

## Arbeiten im Bereich von Fahrleitungen

Bautätigkeiten, welche näher als 5 m von der Fahrleitung von Trolleybussen und Trams stattfinden, sind zwingend mit BERNMOBIL zu koordinieren (Seite 81).



## 4.2 ÖV-VERKEHRSFÜHRUNG

### Umleitungsmassnahmen

Der ÖV ist wenn möglich auf der Normalroute zu führen. Werden Umleitungen notwendig, sind folgende Aspekte zu klären respektive Massnahmen in Absprache mit dem Transportunternehmen zu treffen:

- Umleitungsrouten definieren
- Haltestellenstandorte definieren
- Auffindbarkeit Ersatzhaltestellen sicherstellen
- Beleuchtung/Strom bei Ersatzhaltestelle sicherstellen
- Kommunikation sicherstellen

Umleitungen sind so vorzusehen, dass das bestehende ÖV-Angebot beibehalten wird. Der ÖV ist gegenüber dem MIV zu bevorzugen. Folgende Fristen sind gegenüber den Transportunternehmungen einzuhalten:

- Routen- oder Traktionsänderung: 2 Monate Vorlaufzeit
- Haltestellenverschiebung > 50 m: 1 Monat Vorlaufzeit
- Haltestellenverschiebung ≤ 50 m: 2 Wochen Vorlaufzeit

Auch Kleinbaustellen ohne Durchfahrtsbehinderung sind den Transportunternehmungen möglichst frühzeitig mitzuteilen (2 Wochen Vorlaufzeit).

### Dimensionierung

#### Bus

Die Dimensionierung der Spurbreite für die Durchfahrt eines Busses erfolgt nach Norm VSS 40 201. Generell ist in der Gerade von 3,50 Meter auszugehen. Der massgebende Begegnungsfall ist hier situationsabhängig zu bestimmen.

#### Tram

Gibt es Bautätigkeiten im Bereich der Tramlinien, wird das Lichtraumprofil zur Gewährleistung der Tramdurchfahrt gemäss den Projektierungsrichtlinien Tram BERNMOBIL (Erhältlich bei BERNMOBIL, Seite 81) bestimmt. Von folgenden Minimalbreiten kann ausgegangen werden:

- Gerade Streckenführung: 1,95 m ab Gleisachse
- Kurven: abhängig vom Kurvenradius, max. 2,3 m ab Gleisachse

## 4.3 BAULICHE ELEMENTE

### Provisorische Bushaltestellen

Muss eine Ersatzhaltestelle eingerichtet werden, orientiert sich die Anforderung an die Kantenhöhe an der bestehenden Haltestelle. Die Dimensionierung der Länge der Haltekanten ist abhängig vom Bustyp und kann nachfolgender Tabelle entnommen werden.

Bustyp	Länge Haltekante
Doppelgelenkbus	25m
Gelenkbus	20m
Standardbus	15m

#### Wichtig

Massgebend für die Dimensionierung ist die Normalie 2.5.2 der Stadt Bern. Der behindertengerechte Zugang zur Ersatzhaltestelle ist zu gewährleisten.

Kantenhöhe, Tiefe und zulässiges Gefälle gelten unabhängig vom eingesetzten Bustyp. Die Tiefe der Ersatzhaltestelle ist dem Fahrgastaufkommen entsprechend zu dimensionieren. Bei Provisorien sind folgende Masse, soweit möglich, einzuhalten:

Kantenhöhe	Tiefe	Längsgefälle Zugangsrampen
Gemäss Bestand, mind. 16cm	Optimal 3,0m, mind. 2,0m	Max. 6 %

Weiter zu beachten bei Haltestellenprovisorien:

- Anfahrbarkeit Haltekante prüfen und gewährleisten
- Nutzung von Grünflächen nur unter Einbezug von Stadtgrün Bern (Telefon +41 31 321 69 11) zulässig
- Absturzsicherung (Geländer) ist situativ zu prüfen, und wenn nötig ist die Haltestelle zu beleuchten

Das Haltestelleninventar (Ticketautomat, Sitzbänke etc.) wird nach Rücksprache mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern bzw. der Transportunternehmung definiert. Der dafür benötigte Platz ist vorzusehen.



## Materialisierung

---

Haltestellenprovisorien sollen wenn möglich mit Kantholz und Asphalt ausgeführt werden. Auch der Einsatz anderer rutschfester Materialien ist denkbar. Im Winter ist besonders auf eine geeignete, den Witterungsverhältnissen angepasste Materialisierung zu achten.

Unabhängig von der gewählten Materialisierung ist auf folgende Aspekte zu achten:

- Erkennbarkeit des Niveauunterschieds
- Entwässerung

## 4.4 SIGNALISATION

### Verschiebung/Aufhebung Haltestelle

Wird eine Haltestelle aufgehoben/verschoben, erfolgt die Fahrgastinfo an der Haltestelle durch die Transportunternehmung.

Das Einrichten einer Umleitungssignalisation zu nicht direkt erkennbaren Ersatzhaltestellen ist durch den Verursacher zu signalisieren. Für die Umleitung sind die Umleitungssignale für den Fussverkehr gemäss Kapitel Signalisation Fussverkehr (S. 45) zu verwenden.



## 4.5 MARKIERUNGEN

### Zickzacklinie

Bei einer Betriebsdauer bis 2 Wochen ist die Notwendigkeit einer Markierung situativ zu beurteilen.

Haltestellen sind gemäss Signalisationsverordnung mittels Zickzacklinie zu markieren. Bei provisorischen Bushaltestellen ist diese Markierung bei einer Betriebsdauer von > 2 Wochen, oder wenn die Haltestelle auf bestehenden MIV-PP realisiert wird, anzubringen. Wenn bestehende Markierungen tangiert werden, erfolgt die provisorische Markierung in Orange; auf der freien Fläche wird gelb markiert (gemäss Normalien der Stadt Bern).



### Aufmerksamkeitsfeld

Ab einer Dauer von > 2 Wochen ist bei provisorischen Haltestellen ein Aufmerksamkeitsfeld zu markieren. Die Ausführung erfolgt gemäss Normalie 2.5.2 der Stadt Bern.



## Haltelinie

Bei einer Betriebsdauer von weniger als 2 Wochen gilt: Werden weder ein Aufmerksamkeitsfeld noch eine Zickzacklinie angebracht, ist als Halteort für das Fahrpersonal eine Haltelinie zu markieren. Diese wird bei der Front des Fahrzeuges orange markiert und weist eine Breite von 15 cm und eine Länge von 50 cm auf.



# 5.0 MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR BEI BAUSTELLEN

## Kapitelübersicht

---

<b>5.1 Einleitung</b>	<b>98</b>
MIV bei Baustellen	98
Normalien/Rechtliche Grundlagen	99
Geschwindigkeitsregime	100
<b>5.2 Verkehrsführung</b>	<b>102</b>
Mindestmasse/Spurbreiten	102
Sichtweiten	103
Umleitungskonzept/-routen	104
<b>5.3 Bauliche Elemente</b>	<b>106</b>
Stahlplatten	106
Anrampung Trottoir	107
Bauabschränkung	108
<b>5.4 MIV-Parkierung</b>	<b>110</b>
Blaue/Weisse Zone	110
Behindertenparkfelder	112
Mobility-Parkfelder	113
<b>5.5 Signalisation</b>	<b>114</b>
Baustellensignalisation	114
Umleitungssignalisation	115
Infotafeln und Verkehrsinformationen	117
<b>5.6 Markierungselemente</b>	<b>120</b>
Bodenmarkierungen	120
Big Poster	123

## 5.1 EINLEITUNG

### MIV bei Baustellen

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat im städtischen Netz eine erschliessende Funktion. Es gilt, diese auch während Bauarbeiten zu gewährleisten. Um die Funktionalität des MIV-Netzes sicherzustellen, sind Veränderungen am Verkehrsregime unmissverständlich zu signalisieren und geeignete Umleitungsrouten zur Verfügung zu stellen. Bei grossen verkehrlichen Einschränkungen ist der MIV frühzeitig mittels geeigneter Kommunikationsmassnahmen zu informieren.



### Normalien / Rechtliche Grundlagen

MIV-Massnahmen bei Baustellen sind gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG), der Signalisationsverordnung, dem Kantonalen Strassengesetz (SG) und der Strassenverordnung (SV) sowie den Normen VSS auszugestalten.

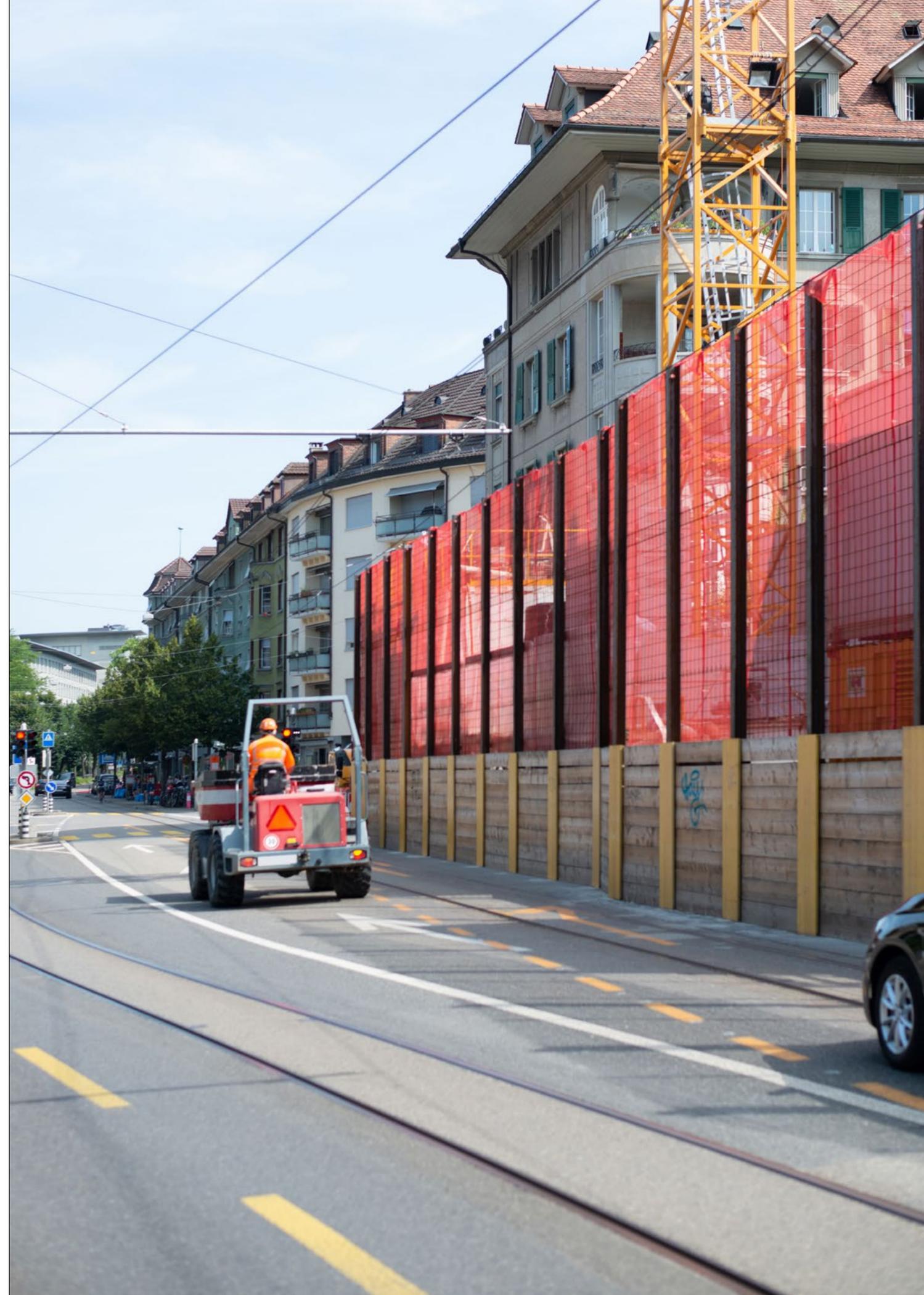
Die wichtigsten Normen VSS sind hier die Norm VSS 40 886, welche die Signalisation von Umleitungen bei Total-/Teilsperren regelt, sowie die Norm VSS 40 201, welche die Spurbreiten abhängig von Geschwindigkeitsregime und massgebendem Begegnungsfall definiert.

#### Wichtig

- Norm VSS 40 886 Signalisation von Baustellen auf Haupt- und Nebenstrassen (regelt die Signalisation von Umleitungen bei Total-/Teilsperren)
- Norm VSS 40 201 Geometrisches Normalprofil (definiert die Spurbreiten abhängig von Geschwindigkeitsregime und massgebendem Begegnungsfall)

## Geschwindigkeitsregime

Wird der Fahrbahnraum durch Baustellen tangiert oder eingeschränkt, ist eine Herabsetzung des Geschwindigkeitsregimes auf höchstens 30 km/h gemäss Kapitel Temporegime (S. 14) zu prüfen und anzustreben.



## 5.2 VERKEHRSFÜHRUNG

### Mindestmasse / Spurbreiten

Die bei Baustellen einzuhaltenden Spurbreiten für den MIV orientieren sich grundsätzlich an den Normen VSS (40 201). Als Orientierung für den massgebenden Begegnungsfall dient die Strassenkategorie gemäss STEK Stadt Bern 2016 (Vertiefung Mobilität, Motorisierter Individualverkehr). Von folgenden massgebenden Begegnungsfällen ist je STEK-Strassenkategorie auszugehen:

Übergeordnetes Basisnetz: LKW/LKW und ÖV

Quartierverbindungsstrassen: LKW/PW

Quartierstrassen: PW/PW oder PW/Velo

Die massgebenden Begegnungsfälle dienen als Orientierungshilfe. Eine situative Abweichung vom massgebenden Begegnungsfall kann geprüft werden. Insbesondere Strassen mit ÖV sind gesondert zu betrachten.

Bei der Wahl des MIV-Angebots ist das Velo immer in die Überlegungen miteinzubeziehen. Die Anforderungen diesbezüglich sind im Kapitel Veloverkehr ersichtlich.

### Sichtweiten

Werden Knoten oder Arealzufahrten durch die Bautätigkeiten tangiert, ist das Einhalten der Knotensichtweiten zwingend nachzuweisen. Dies ist für die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer unerlässlich. Massgebende Grundlage ist hier die Norm VSS 40 273a.

Werden bestehende oder neue provisorische Fussgängerstreifen von den Bauarbeiten tangiert, sind die Sichtweiten gemäss Kapitel «Fussverkehrsführung/ Provisorische Fussgängerstreifen» (S. 32) nachzuweisen.

## Umleitungskonzept/-routen

Wird der MIV durch Bautätigkeiten beeinträchtigt und sind Umleitungsmassnahmen notwendig, orientieren sich die Massnahmen an folgenden Grundsätzen:

- Falls möglich, ist der MIV durch den Baustellenperimeter/entlang des Baustellenperimeters zu führen
- Umleitungen sollen wenn möglich innerhalb des Basisnetzes erfolgen; Umleitungen durch Quartierstrassen sind zu vermeiden.
- Bei einer Sperrung ist immer eine Umleitung zu signalisieren



Bei Sperrungen/Kapazitätsreduktionen auf dem übergeordneten Netz sind die verkehrlichen Auswirkungen zwingend auszuweisen und folgende Aspekte zu klären:

- Befahrbarkeitsnachweis der Umleitungsrouten
- Kapazitätsnachweis betroffener Knoten (Verkehrsumlegung)
- Auswirkung der Verkehrsumlegung auf den ÖV-Betrieb
- Notwendigkeit flankierender Massnahmen zum Quartierschutz (z.B. Regimeanpassungen, Durchfahrtsverbote, Poller etc.)

Es sind jene Massnahmen zu ergreifen, mit welchen die Funktionalität des MIV sichergestellt werden kann. Beim Sperren von lokalen Erschliessungsstrassen kann auf das Prüfen der verkehrlichen Auswirkungen verzichtet werden.

## 5.3 BAULICHE ELEMENTE

### Stahlplatten

Muss eine Baugrube im Strassenraum mit einer Stahlplatte abgedeckt werden, ist diese zwingend gemäss der Normalie 2.9.2 der Stadt Bern anzurampen bzw. zwischen Anfang November und Ende März abzusenken (Winterdienst).



#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Stahlplatten: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 214.200 ff. (3.5t) / Pos. 214.300 ff. (28t) / Pos. 214.400 ff. (40t)

Option 03: Rutschfeste Oberflächen der Stahlplatten nach Vorschlag Unternehmer.

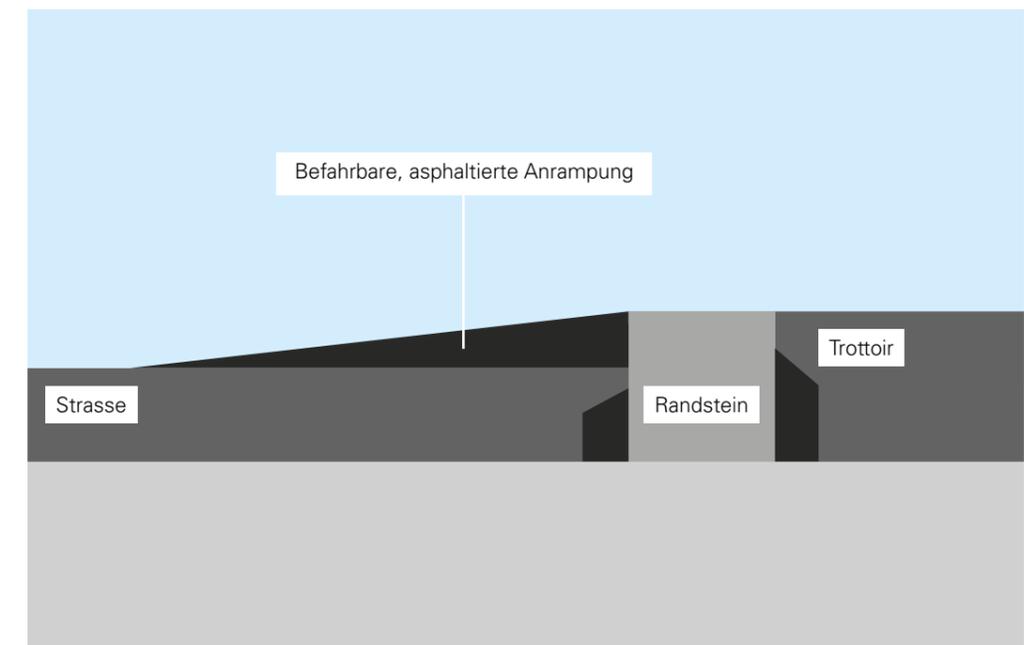
Stahlplatten versenken: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 501 ff.

Belagebenes Versenken der Stahlplatten aus Pos. 214.xxx – 214.xxx nach Normalie 2.9.2 der Stadt Bern (214.xxx = Verweis auf die effektiv ausgeschriebenen Stahlplatten)

Anrampungen: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 216.120 ff. oder NPK 223 D/18 V2021 Pos. 931 ff.

### Anrampung Trottoir

Die Führung des MIV über Trottoirflächen ist wenn möglich zu vermeiden. Muss der MIV punktuell trotzdem auf dem Trottoir geführt werden, ist das Trottoir auf der gesamten genutzten Fläche anzurampen. Die Fussverkehrsführung ist zwingend mittels 3-facher Ablattung vom MIV zu trennen. Die Rampen sind mit Belag auszuführen und bündig zum Randstein zu erstellen.



#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Anrampungen: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 216.120 ff. oder NPK 223 D/18 V2021 Pos. 931 ff.

Option 01: b x h m 1,50 x variabel (max. 15 % Gefälle)

## Bauabschrankung

Die Bauabschrankungen sind gemäss Norm VSS 40 886 zu erstellen. Grundsätzlich wird in der Stadt Bern entlang der Fahrbahn durchgehend eine Doppellatte gefordert und eine Dreifach-Lattung bei Fussverkehr (s. Seite 37). Situativ sind auch Baustellengitter zulässig. Diese müssen jedoch verkehrsseitig mit einer Baustellenlatte 0,8–1,0 m über Boden ergänzt werden. Bei Kurzbaustellen kann zudem der Einsatz von Baken geprüft werden, wenn diese keine wesentlichen Niveauunterschiede aufweisen.

Unabhängig vom gewählten Abschrankungstyp ist die Bauabschrankung nachts mit gelben, nicht blendenden Lichtern auszustatten. Die Lampen sind sowohl an Quer- (mind. alle 1,5 m) als auch an Längsabschrankungen (mind. alle 5–20 m) anzubringen.

### LEISTUNGSPPOSITIONEN

Baulatte 2-fach: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 237.320 ff. (mit 2 Längslatten)

Baulatte 3-fach: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 237.331 ff. "Anzahl Längslatten 3 Stk."

Baken: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 237.200 ff.

Stahlgitter ohne Sockel: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 242.320 ff.

Stahlgitter mit Sockel: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 242.400 ff.

Baustellenleuchten: NPK 113 D/14 V2021 Pos. 238 ff.



## 5.4 MIV-PARKIERUNG

### Blaue /Weisse Zone

Müssen aufgrund von Bauarbeiten öffentliche Parkfelder aufgehoben werden, ist dies zwingend mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern zu koordinieren. Grundsätzlich besteht keine zwingende Ersatzpflicht. Bei Grossbaustellen mit hohem Verlust öffentlicher Parkplätze kann jedoch das Schaffen von Ersatzparkplätzen geprüft werden.

Werden Parkplätze aufgehoben, ist die Freihaltung (Halteverbot 2.49) mindestens 48 Stunden vorher zu stellen. Das Inkrafttreten muss auf Zusatztafeln ersichtlich sein (Datum und Zeit). Zusätzlich ist das Merkblatt «Mobile Signalisation» auszufüllen und bei der Kantonspolizei Bern einzureichen.

Allfällige bestehende Signalisationen und weitere Parkplatzinfrastrukturen, (z.B. Parkuhren), sind bei einem Aufheben der Parkplätze abzudecken.

Das Entfernen der Parkplatzinfrastruktur erfolgt durch das Tiefbauamt.



## Behindertenparkfelder

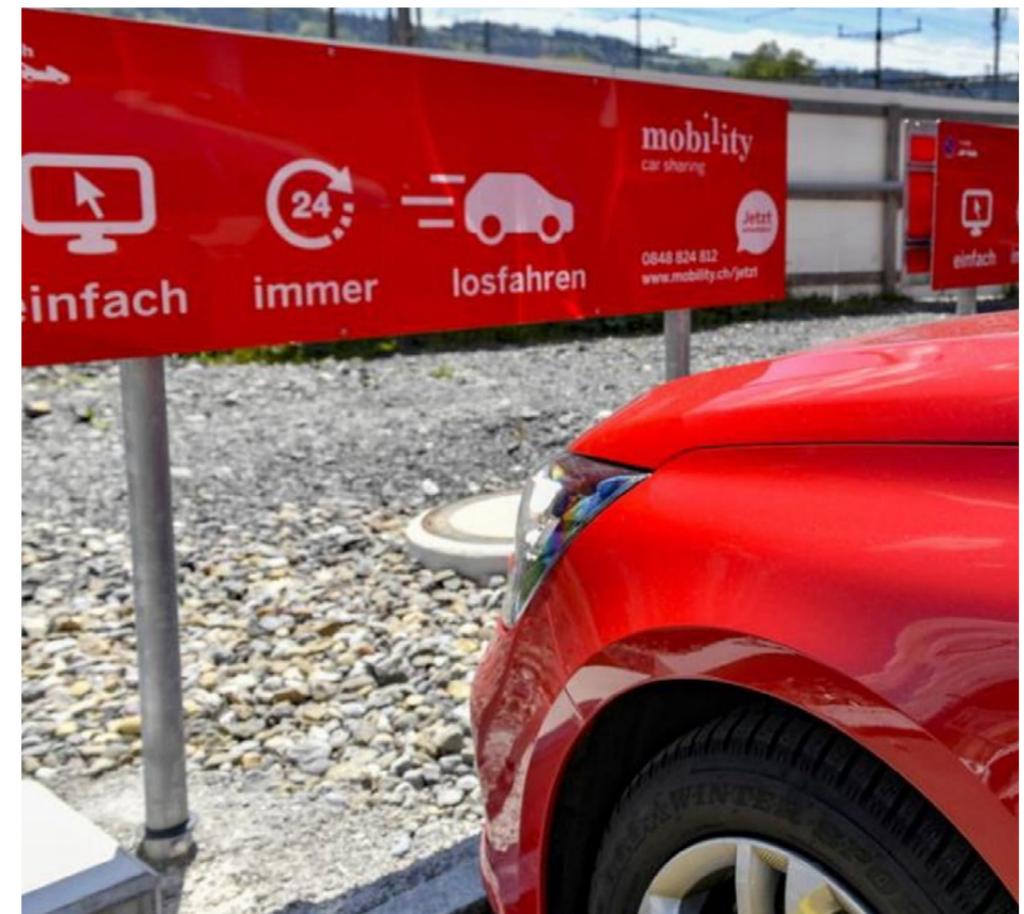
Werden Behindertenparkfelder durch die Bautätigkeiten tangiert, können sie analog der gewöhnlichen MIV-Parkplätze freigehalten werden, müssen jedoch stets vollumfänglich ersetzt werden. Der Ersatzstandort ist zentral und, soweit möglich, in der Nähe des Bestands zu realisieren. Die Verschiebung ist der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern zu kommunizieren.

Kontakt: [info@brb-bern.ch](mailto:info@brb-bern.ch)



## Mobility-Parkfelder

Mobility-Parkfelder sind, soweit möglich, zu ersetzen. Die Verschiebung und Aufhebung der Mobility-Parkplätze erfolgt in Absprache mit der Mobility sowie dem Tiefbauamt der Stadt Bern.



## 5.5 SIGNALISATION

### Baustellensignalisation

Baustellen sind immer gut sichtbar mit dem Signal «Baustelle» (1.14) anzukündigen. Das Signal ist bei der Baustelle (Baustellenkopf) als Wiederholung aufzustellen. Die Vorsignale stehen gut sichtbar am rechten Strassenrand und werden ausserorts und bei Bedarf auf der linken Strassenseite wiederholt (begrenzte Sichtweite, mehrere Fahrstreifen etc.). Die Distanz des Vorsignals bis zur Baustelle beträgt innerorts max. 50 m, ausserorts 150 m–250 m.

Alle notwendigen Verkehrsregimeanpassungen sind gemäss Signalisationsverordnung zu signalisieren.



#### LEISTUNGSPPOSITIONEN

NPK 113 D/14 V2021 Pos. 231 ff.

NPK 113 D/14 V2021 Pos. 236–238 ff.

### Umleitungssignalisation

Für die Signalisation von Umleitungsrouten ist der Wegweiser 4.34 «Wegweiser bei Umleitung» gemäss Signalisationsverordnung mit oder ohne Zielangabe zu verwenden. Die Zielangabe ist zwingend zu verwenden, wenn bestehende signalisierte Routen/Ziele umgeleitet werden müssen. Bei untergeordneten Routen, welche im Bestand nicht signalisiert sind, kann auf die Zielangabe verzichtet werden.

Weiter ist der Einsatz von Vorwegweisern möglich. Diese sind bei Baustellen in Orange umzusetzen.





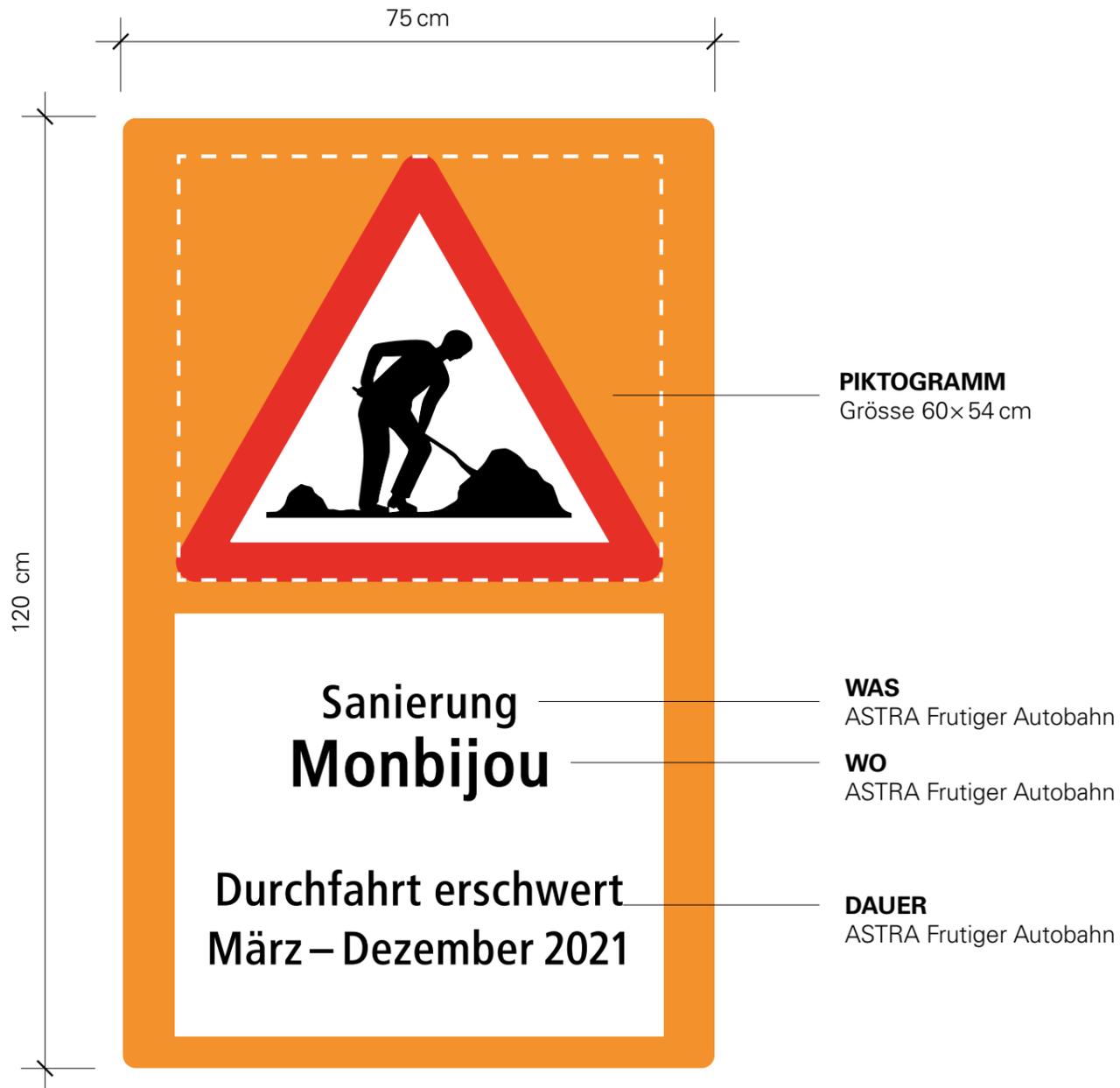
## Infotafeln und Verkehrsinformationen

---

Bei Baustellen, die mit grossen verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, besteht die Möglichkeit, vorgelagert zusätzliche Informationstafeln anzubringen. Die Infotafeln sind gemäss den Gestaltungsvorlagen (Seite 118 ff.) zu gestalten. Ergänzend können folgende Informationsmassnahmen eingesetzt werden:

- Überkopfsignalisation
- Temporäre Anzeige auf Wechselltextanzeigen an der Nationalstrasse
- Riodurchsagen
- Routenanpassungen Navigationsanbieter

**Zwingende Gestaltungsvorlage der Infotafel (Variante 1)**



**Infotafel Variante 1**  
Einfache Darstellung einer erschwerten Durchfahrt. Ausformuliert, weil ausreichend Platz ist für eine gute Schriftgrösse.

**Zwingende Gestaltungsvorlage der Infotafel (Varianten 2+3)**



**Infotafel Variante 2**  
Komplexere Ankündigung mit zwei unterschiedlichen Ereignissen. Gekürzte Textformen möglich.

**Infotafel Variante 3**  
Wenn für die klare Kommunikation hilfreich, kann auch das Signet/ Piktogramm ausgetauscht werden.

**Wichtig**

Es ist darauf zu achten, dass die Inhalte der Infotafeln projektbezogen, kurz und einfach formuliert sind. Die Information soll von Vorbeifahrenden erfasst/verstanden werden können.

## 5.6 MARKIERUNGSELEMENTE

### Bodenmarkierungen

Die Markierung bei Baustellen erfolgt gemäss Signalisationsverordnung sowie den Normen VSS. Die provisorischen Markierungen sind grundsätzlich in Orange auszuführen. Bei langfristig konstanten Verkehrsphasen besteht die Option, die Markierungen in Weiss umzusetzen. Die Demarkierung bestehender Markierungen ist situativ zu prüfen. Das Abkreuzen bestehender Markierungen in Orange ist zulässig.





## Big Poster

---

Verursacht eine Bautätigkeit eine massive Einschränkung im Stadtverkehr (z.B. Vollsperrung einer stark befahrenen Achse), besteht die Möglichkeit, dies mittels Big Poster (Breite 2 m × Höhe 3 m) auf den wichtigsten Zufahrtsachsen resp. Autobahnausfahrten zu kommunizieren.

Die möglichen Installations-/Standorte dieser Big Poster sind mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern abzusprechen.

**Gestaltungsvorlage Big Poster (Variante 1)**

200 cm

300 cm

**Sanierung**  
**Kirchenfeld-**  
**brücke**

**WAS**  
ASTRA Frutiger Autobahn

**WO**  
ASTRA Frutiger Autobahn

**SPERRUNG**  
**23.7.-9.11**

**DAUER**  
ASTRA Frutiger Autobahn

**Umleitung**  
**signalisiert**

**WEGFÜHRUNG**  
ASTRA Frutiger Autobahn

**Gestaltungsvorlage Big Poster (Varianten 2+3)**

**Sanierung**  
**Monbijou**

**Durchfahrt**  
**erschwert**

**Sperrung**  
**Sandrain**

**Total-**  
**sperrung**

**23.7.-9.11**

**SPERRUNG**  
**23.7.-9.11**

**Wichtig**

Es ist darauf zu achten, dass die Inhalte der Infotafeln projektbezogen, kurz und einfach formuliert sind. Die Information soll von Vorbeifahrenden erfasst/verstanden werden können.

# 6.0 BAUSTELLEN- KOMMUNIKATION

## Kapitelübersicht

---

<b>6.1 Einleitung</b> .....	<b>128</b>	<b>6.4 Plakate</b> .....	<b>153</b>
Bau(stellen)kommunikation .....	128	Allgemeine Angaben .....	153
Kommunikationsmittel .....	130	Plakat mit Projektinformation .....	154
Wichtig für die Bau(stellen)kommunikation .....	132	Plakat mit Signaletik .....	155
<b>6.2 Baugitter</b> .....	<b>134</b>	<b>6.5 Bodenmarkierungen</b> .....	<b>157</b>
Allgemeine Angaben .....	134	Allgemeine Angaben .....	157
<b>6.3 Bausatzelemente</b> .....	<b>135</b>	<b>6.6 Infolyer / -schreiben</b> .....	<b>158</b>
Mögliche Kommunikationselemente .....	135	Streu- und Wurfsendungen .....	158
Beschrieb Blachenbereiche .....	136	Nachtarbeiten .....	161
Zone Rot-Weiss-Baulattung .....	137	<b>6.7 Informationsveranstaltung</b> .....	<b>164</b>
1. Bildelement .....	138	Veranstaltung im Bauperimeter .....	164
2. Projektelement .....	139	<b>6.8 Tag der offenen Baustelle</b> .....	<b>167</b>
3. Informationselement .....	140	Der Blick hinter die Bauabschränkungen .....	167
4. Planelement .....	141		
5. Logoelement .....	142		
6. Signaletikelement .....	143		
7a. Plakaträhmenelement (mit Logo) .....	144		
7b. Plakaträhmenelement (ohne Logo) .....	145		
Materialempfehlung			
Baustellenkommunikation .....	146		
Material Bauwand/Staubwand .....	148		

## 6.1 EINLEITUNG

### Bau(stellen)kommunikation

Früher bestand Baukommunikation darin, ein Schild mit «Achtung Baustelle» aufzustellen. Warum, wie lange und auf wessen Geheiss da gebaut wurde und inwiefern die Arbeiten möglicherweise auch das Quartier betrafen, war kaum je Thema. Als Bauherrschaft ging man stillschweigend und selbstbewusst davon aus, dass Anwohner\*innen Lärm und Staub klaglos ertragen, weil sie ja später von den Verbesserungen profitieren.

Heute kommt der Baukommunikation – mindestens in den Städten – eine sehr wichtige Rolle zu. Hier kann man nicht (mehr) bauen, ohne die von den Bauarbeiten betroffene Bevölkerung von der Projektierung bis zur Realisierung kontinuierlich, umfassend und transparent über das Bauvorhaben und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten zu informieren. Ein Projekt muss aktiv erzählt werden, damit die Leute den Nutzen verstehen. Und dazu braucht – bei grossen Bauvorhaben – ein durchdachtes Kommunikationskonzept: Wer muss wann mit welchen Mitteln worüber informiert werden? Dem Informationsbedürfnis der Bevölkerung gilt es – bei öffentlichen wie privaten Vorhaben – Rechnung zu tragen.

Wichtig zu beachten und im Sinne der Inklusion bei allen Kommunikationsarten:

- Einfache Sprache ist anzuwenden. Achtung beim Verfassen der Botschaften: Fachbegriffe sind zu vermeiden, Sätze sind kurz und einfach zu halten, und die beste Form ist eine aktive Schreibweise.
- Schweizerdeutsche Ausdrücke sind zu vermeiden. Lesen ist für viele Personen eine Herausforderung.
- Bei Informationsveranstaltungen ist stets vorher zu klären, ob Mundart oder Hochdeutsch gesprochen werden soll.

## Kommunikationsmittel

Von einer Baustelle Betroffene sollen sofort, laufend, umfassend und transparent informiert werden. Je grösser die Zahl der Betroffenen und das öffentliche Interesse, je stärker frequentiert der Baubereich und je grösser die durch eine Baustelle verursachten Behinderungen sind, desto klarer muss die Bau(stellen)kommunikation sein.

Folgende Kommunikationsmittel haben sich bewährt:

- **Infolyer:** Versand per Post/Verteilung per Velokurier. Anwohner\*innen und Gewerbetreibende werden regelmässig über den Stand der Bauarbeiten informiert.
- **Keyplayer-Gespräche:** Gewerbetreibende, Hotelbesitzer\*innen, Schulleiter\*innen etc. werden vor Baubeginn direkt über die anstehenden Arbeiten informiert.
- **Plakate / Blachen:** Auf Plakatständern und an Baugittern geben Plakate/Blachen Auskunft über das Bauprojekt – so sind auch Passant\*innen informiert.
- **Eine Projekt-Website** orientiert über die Bauarbeiten und dokumentiert den Bauverlauf. Idealerweise kann ein Newsletter abonniert werden.
- Bei grossen Bauvorhaben empfehlen sich **Informationsveranstaltungen** für die betroffene Bevölkerung: Das Projekt wird transparent vorgestellt, Fragen können gestellt und Anregungen deponiert werden, aber auch Kritik soll angebracht werden können. Man kann nur mit der Bevölkerung – nicht gegen sie bauen.
- Zur Kommunikation gehört auch die **Medienarbeit**. Journalist\*innen sind Multiplikator\*innen zwischen Bauherrschaft und Bevölkerung. Ein respektvoller Umgang heisst hier: rasch, klar und kontinuierlich informieren, damit sie ihren Job gut machen können.
- **Kontaktperson:** Eine Baustelle muss ein Gesicht haben. Der/die Baustellenverantwortliche ist telefonisch und per Mail möglichst oft erreichbar und hat für die Anliegen der Anwohner\*innen ein offenes Ohr.
- Kleine Aufmerksamkeiten: Nach einer langen Bauzeit oder einer besonders lärmigen Intensivbauphase ein Zeichen setzen – mit einem **kleinen Geschenk** für die geplagten Anwohner\*innen (Glacégutschein, Schoggi, Biscuits, Ohrstöpsel o.Ä.).

## Wichtig für die Bau(stellen)kommunikation

### Wichtig

- Wieso gibt es eine Baustelle?
- Was wird gemacht?
- Wer hat das beschlossen?
- Welche Auswirkungen hat die Baustelle (Lärm, Parkplätze, Behinderungen, Umleitungen)?
- Wie lange dauern die Bauarbeiten?
- Wo finden die Bauarbeiten statt? (bei Bedarf: lesefreundlicher Plan)
- An wen kann ich mich wenden? (Ansprechperson, Kontaktinformation)

### Unbedingt einzubeziehen:

- Das Konzept zur Baustellenkommunikation ist mit mind. 4 Wochen Vorlauf dem Bauinspektorat der Stadt Bern zuzustellen
- Behindertenorganisationen (z.B. SBV, procap etc.)



## 6.2 BAUGITTER

### Allgemeine Angaben

Zu Bauzäunen/-gittern gilt Folgendes:

- Sie sind sauber/sicher zu bespannen. Windlasten und Segelwirkungen sind zu berücksichtigen. Sichtbeziehungen im Verkehr müssen jederzeit gewährleistet sein.
- Der abzubildende Inhalt ist gemäss der städtischen Vorgaben (S. 136 ff.) zu gestalten. Firmeneigene CD/CI können unter Berücksichtigung der Vorgaben eingesetzt werden.
- Unbedruckte Blachen können auch eingesetzt werden.

Es gilt: Projektbezogene Werbung steht der Bauherrschaft oder deren Mietpartnern zu. Unternehmer finden auf der Logoelement-Blache Erwähnung. Fremdwerbung ist nur mit Sondergenehmigung der Stadt Bern (Bauinspektorat oder Tiefbauamt) erlaubt.

#### Wichtig

Wichtig: Politisch, religiös, sexuell konnotierte Texte oder Texte mit beleidigendem Inhalt sind nicht gestattet und werden abgelehnt.

## 6.3 BAUSATZELEMENTE

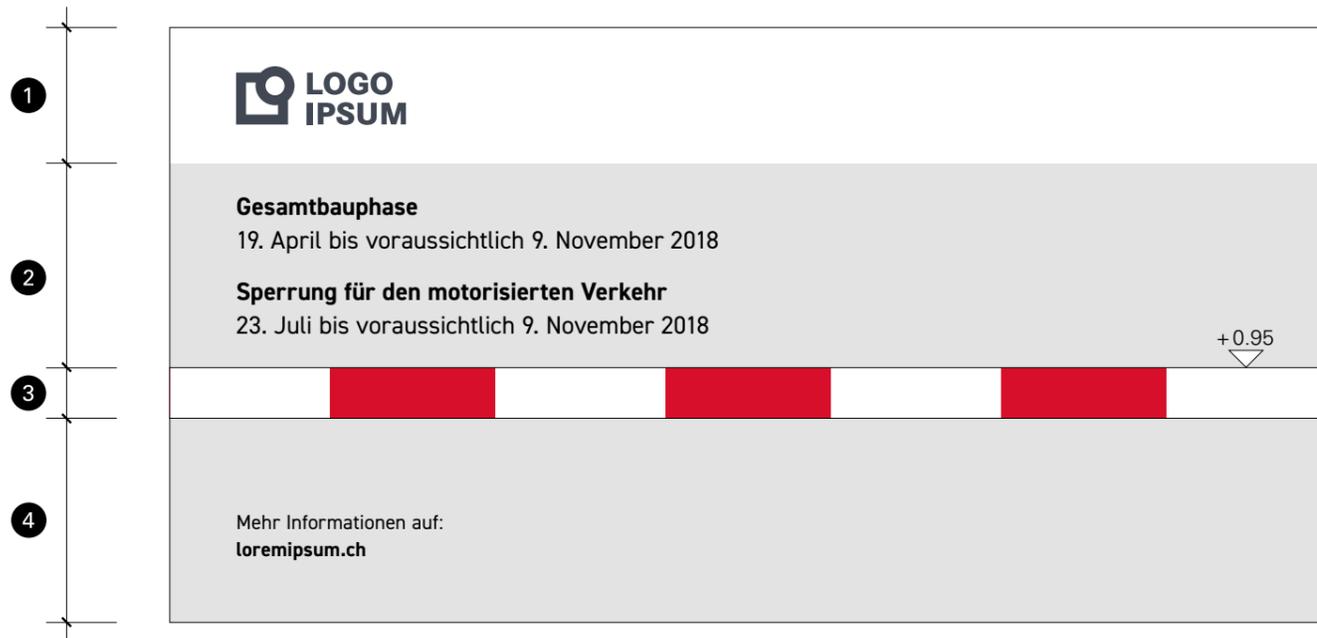
### Mögliche Kommunikationselemente

Auf den Blachen, Tafeln oder Plakaten, mit denen die Baustellenkommunikation erfolgen kann, können folgende Elemente zur Anwendung kommen:

1. **Bildelement** | Bild aus dem Projekt (keine Werbung)
2. **Projektelement** | Projektname und Projektdauer
3. **Informationselement** | Projektname und Texte zum Projekt
4. **Planelement** | Einfache, verständlich gestaltete Pläne
5. **Logoelement** | Logos (zum Beispiel von Geschäften)
6. **Signaletikelement** | Wegleitung, Richtungsweisung (Signaletik), damit auf zusätzliche Schilder verzichtet werden kann
7. **Plakaträhmenelement** | Plakaträhmen zum Einsatz von Fremdwerbung. Diese sind gesondert zu genehmigen

Details wie Layout, Grösse, Schrift gem. S. 136 ff.

## Beschrieb Blachenbereiche



**1 Kopfzeile**

Bereich für Projektlogo

**2 Inhaltsbereich**

Bereich für Projekttitel, Informationen über die Baudauer, Partnerlogos, Bildelement oder Plan

**3 Baulatte**

**Material**  
Physische Baulatte

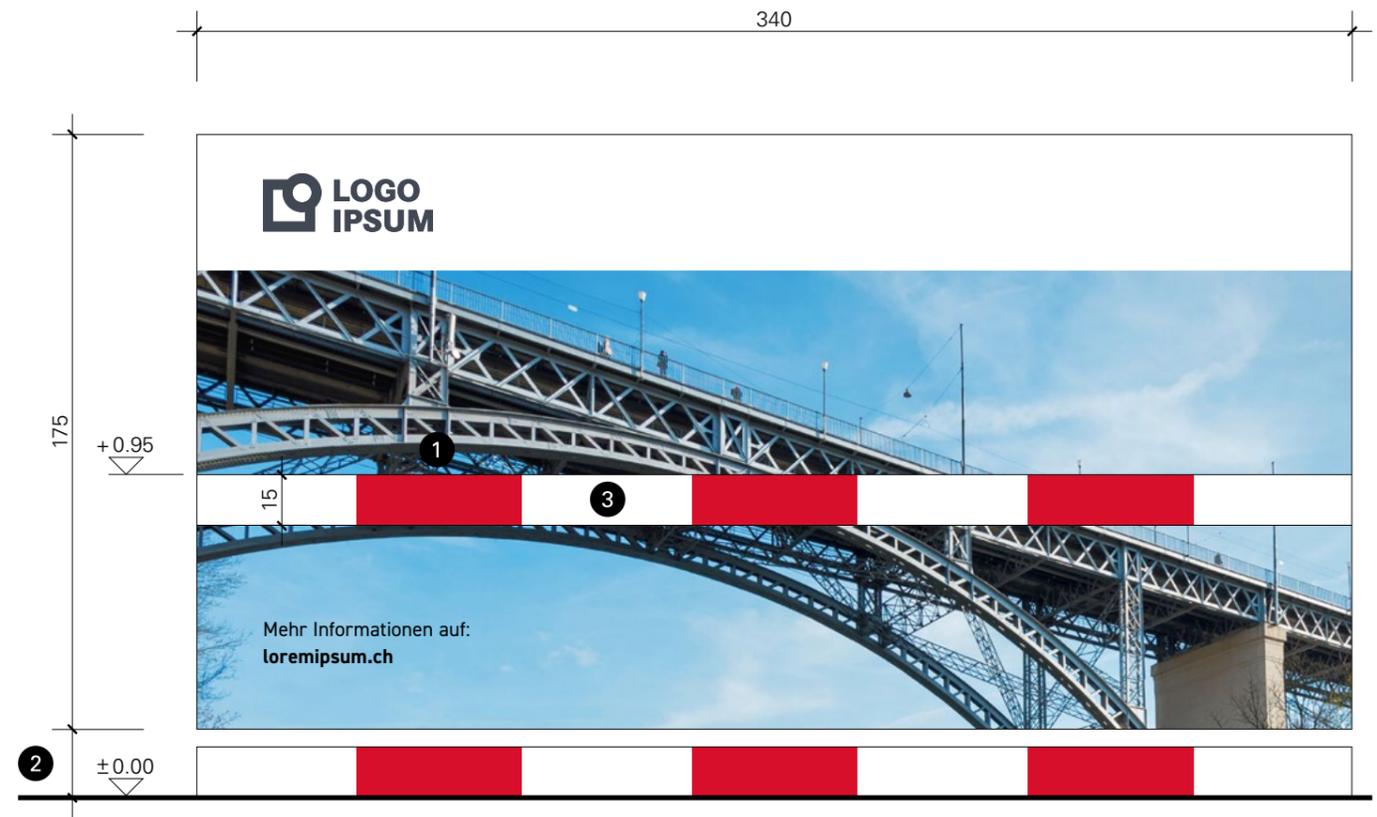
**Grösse**  
Höhe 15 cm

**Position**  
Oberkant mindestens 95 cm ab Boden

**4 Fusszeile**

Bereich für Projektwebsite und Auskunft über die Bauherrschaft

## Zone Rot-Weiss-Baulattung



**1 Position**

Oberkant 95 cm ab Boden

**2 Unterkant Blache**

**Höhe ab Boden**  
Abhängig von eingesetzten Sockeln

**3 Baulatte (physisch)**

**Grösse**  
Länge 340 cm  
Höhe 15 cm

**Gesetzliche Vorschriften**  
Die Baulatte muss den Vorschriften gemäss Norm VSS 40 886 entsprechen

**Wichtig**

Eine Baulatte mittig von Bauwand/-zaun ist nur nötig, wenn diese/r direkt die Fahrbahn begrenzt.

# 1. Bildelement



- 1 Logo**  
**Grösse**  
 Max. Breite 50 cm  
 Max. Höhe 20 cm  
**Position**  
 Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)  
**Farbe**  
 Gemäss CD/CI des Absenders  
**Format**  
 EPS, PDF oder AI

- 2 Bild**  
**Grösse**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 135 cm  
**Farbe**  
 Farbig oder schwarz-weiss, kann vom Gestalter definiert werden

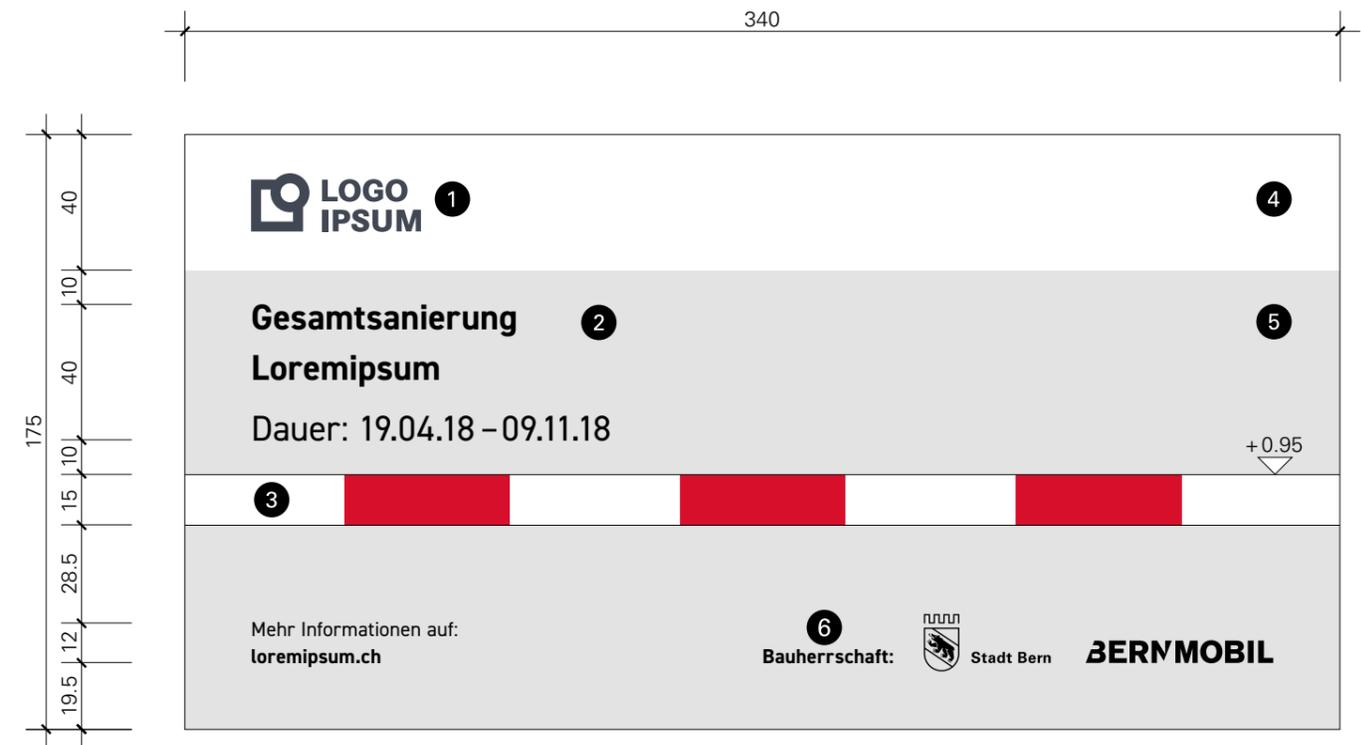
- 3 Unterhalb Baulatte**  
**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**  
**Schrift**  
 Gut lesbare Schrift  
**Grösse Schrift**  
 Ca. 170 Pt  
**Farbe Schrift**  
 Kann vom Gestalter definiert werden

- 4 Baulatte**  
**Grösse**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 15 cm  
 (siehe Seite 137)

- 5 Grundfarbe Blache**  
**Hellgrau**  
 0c. 0m. 0y. 15k.

**Bildelement**  
 Vermassung in cm

# 2. Projektelement



- 1 Logo**  
**Grösse**  
 Max. Breite 50 cm  
 Max. Höhe 20 cm  
**Position**  
 Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)  
**Farbe**  
 Gemäss CD/CI des Absenders  
**Format**  
 EPS, PDF oder AI

- 2 Typografie**  
**Verfügbare Platz**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 45 cm  
**Schrift**  
 Gut lesbare Schrift  
**Grösse Schrift**  
 ca. 300 Pt  
**Farbe Schrift**  
 Kann vom Gestalter definiert werden

- 3 Baulatte**  
**Grösse**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 15 cm  
 (siehe Seite 137)

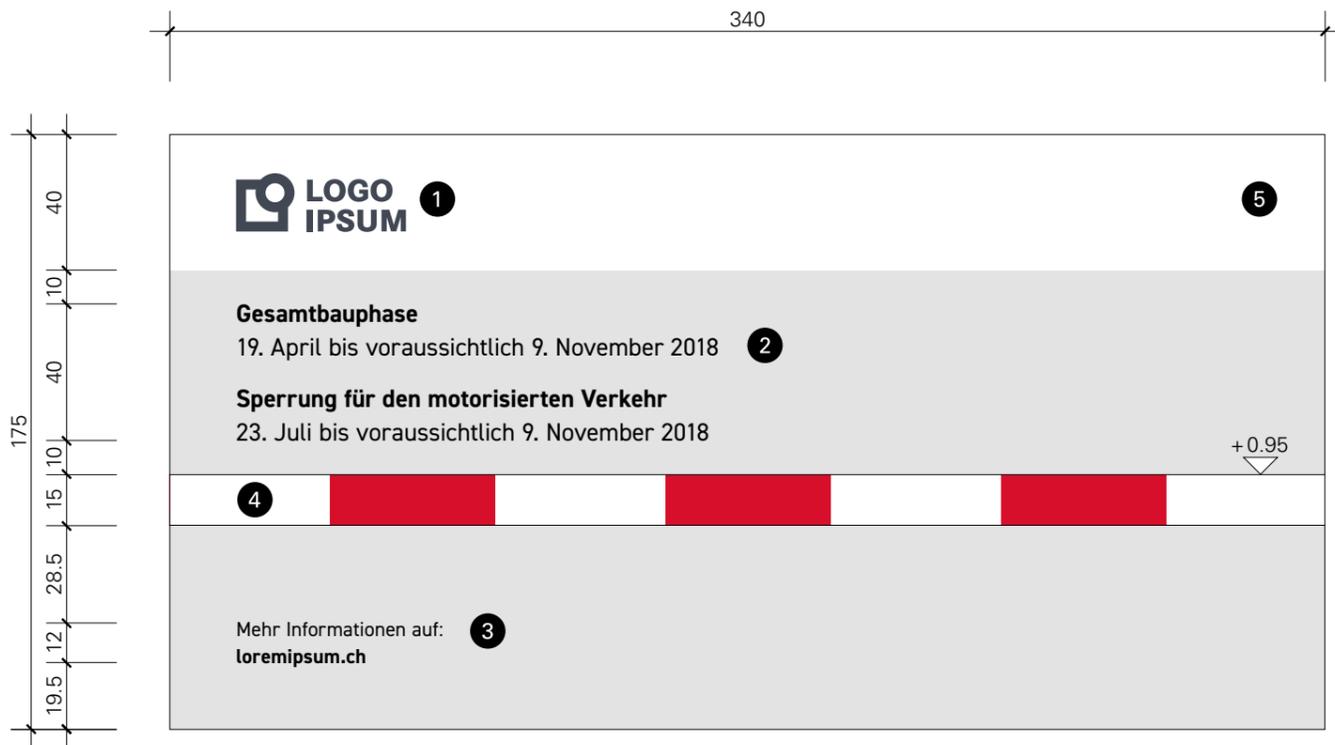
- 4 Grundfarbe Blache**  
**Hellgrau**  
 0c. 0m. 0y. 15k.

- 5 Hintergrundfarbe**  
 Kann vom Gestalter definiert werden  
 Guter Kontrast zur Schrift ist jedoch Voraussetzung

- 6 Logos Bauherrengemeinschaft**  
**Grösse**  
 Max. Breite 50 cm  
 Max. Höhe 20 cm

**Projektelement**  
 Vermassung in cm

### 3. Informationselement



**1 Logo**  
**Grösse**  
 Max. Breite 50 cm  
 Max. Höhe 20 cm  
**Position**  
 Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)  
**Farbe**  
 Gemäss CD/CI des Absenders  
**Format**  
 EPS, PDF oder AI

**2 Typografie**  
**Verfügbare Platz**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 45 cm  
**Schrift**  
 Gut lesbare Schrift  
**Grösse Schrift**  
 Ca. 210 Pt  
**Farbe Schrift**  
 Kann vom Gestalter definiert werden

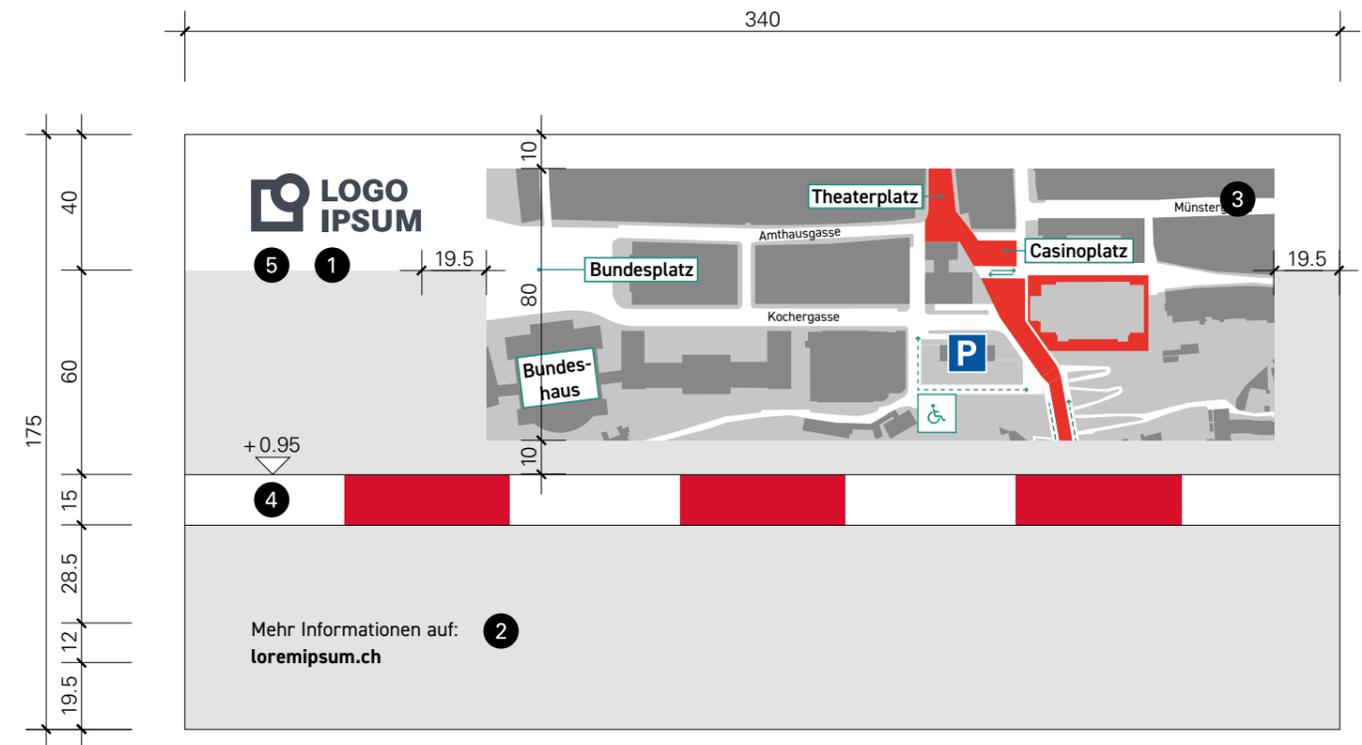
**3 Unterhalb Baulatte**  
**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**  
**Schrift**  
 Gut lesbare Schrift  
**Grösse Schrift**  
 Ca. 170 Pt  
**Farbe Schrift**  
 Kann vom Gestalter definiert werden

**4 Baulatte**  
**Grösse**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 15 cm  
 (siehe Seite 137)

**5 Grundfarbe Blache**  
**Hellgrau**  
 0c. 0m. 0y. 15k.

**Informationselement**  
 Vermassung in cm

### 4. Planelement



**1 Logo**  
**Grösse**  
 Max. Breite 50 cm  
 Max. Höhe 20 cm  
**Position**  
 Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)  
**Farbe**  
 Gemäss CD/CI des Absenders  
**Format**  
 EPS, PDF oder AI

**2 Unterhalb Baulatte**  
**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**  
**Schrift**  
 Gut lesbare Schrift  
**Grösse Schrift**  
 Ca. 170 Pt  
**Farbe Schrift**  
 Kann vom Gestalter definiert werden

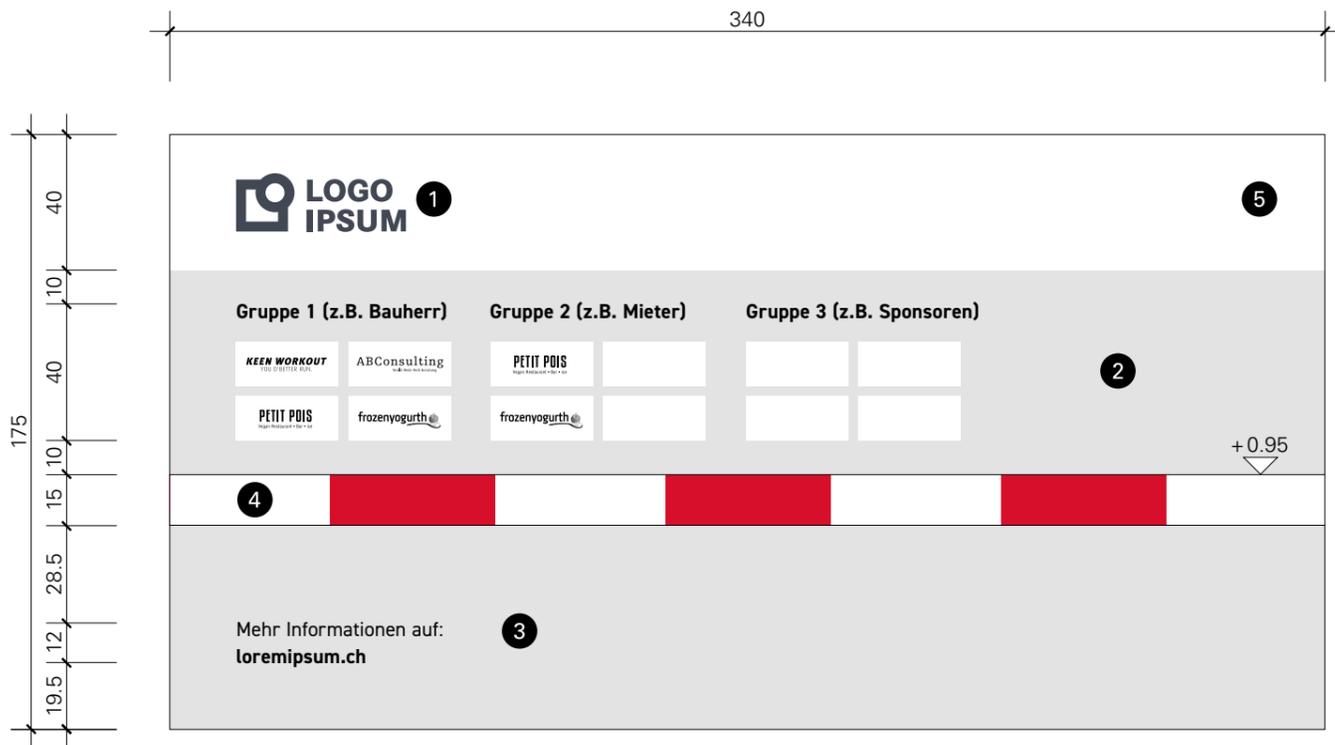
**3 Plan**  
**Grösse**  
 Breite ergibt sich je nach Logogrösse  
 Max. Höhe 85 cm  
**Schrift**  
 Gut lesbare, grosse Schrift auf dem Plan

**4 Baulatte**  
**Grösse**  
 Breite 340 cm  
 Höhe 15 cm  
 (siehe Seite 137)

**5 Grundfarbe Blache**  
**Hellgrau**  
 0c. 0m. 0y. 15k.

**Planelement**  
 Vermassung in cm

## 5. Logoelement



**1 Logo**

**Grösse**  
Max. Breite 50 cm  
Max. Höhe 20 cm

**Position**  
Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)

**Farbe**  
Gemäss CD/CI des Absenders

**Format**  
EPS, PDF oder AI

**2 Partnerlogo**

**Verfügbare Platz**  
Breite 340 cm  
Höhe 40 cm

**Weisse Logofläche**  
Breite 30 cm  
Höhe 13 cm

**Flächengrösse um Logo**  
Das Logo muss optisch einen angenehmen Rand zur Fläche haben. Alle Logos müssen gleich gross wirken.

**Partnerlogo Farbe**  
1-farbig Schwarz oder in der Projektfarbe eingefärbt

**3 Unterhalb Baulatte**

**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**

**Schrift**  
Gut lesbare Schrift

**Grösse Schrift**  
Ca. 170 Pt

**Farbe Schrift**  
Kann vom Gestalter definiert werden

**4 Baulatte**

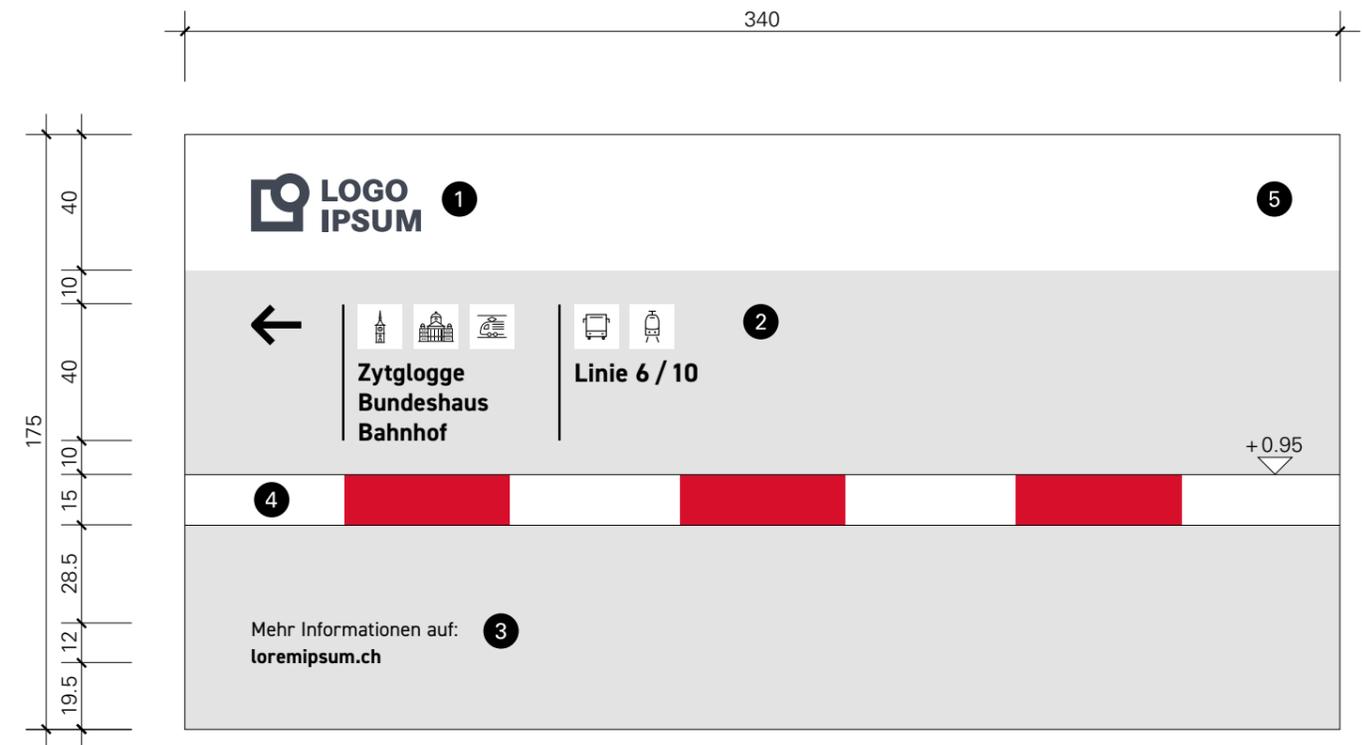
**Grösse**  
Breite 340 cm  
Höhe 15 cm (siehe Seite 137)

**5 Grundfarbe Blache**

**Hellgrau**  
0c. 0m. 0y. 15k.

**Logoelement**  
Vermassung in cm

## 6. Signaletikelement



**1 Logo**

**Grösse**  
Max. Breite 50 cm  
Max. Höhe 20 cm

**Position**  
Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)

**Farbe**  
Gemäss CD/CI des Absenders

**Format**  
EPS, PDF oder AI

**2 Piktogramme**

**Grösse**  
Ca. 13 cm  
Ca. 13 cm

**Schrift**  
Ca. 210 Pt

**Farbe**  
Kann vom Gestalter definiert werden  
Guten Kontrast beachten

**3 Unterhalb Baulatte**

**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**

**Schrift**  
Gut lesbare Schrift

**Grösse Schrift**  
Ca. 170 Pt

**Farbe Schrift**  
Kann vom Gestalter definiert werden

**4 Baulatte**

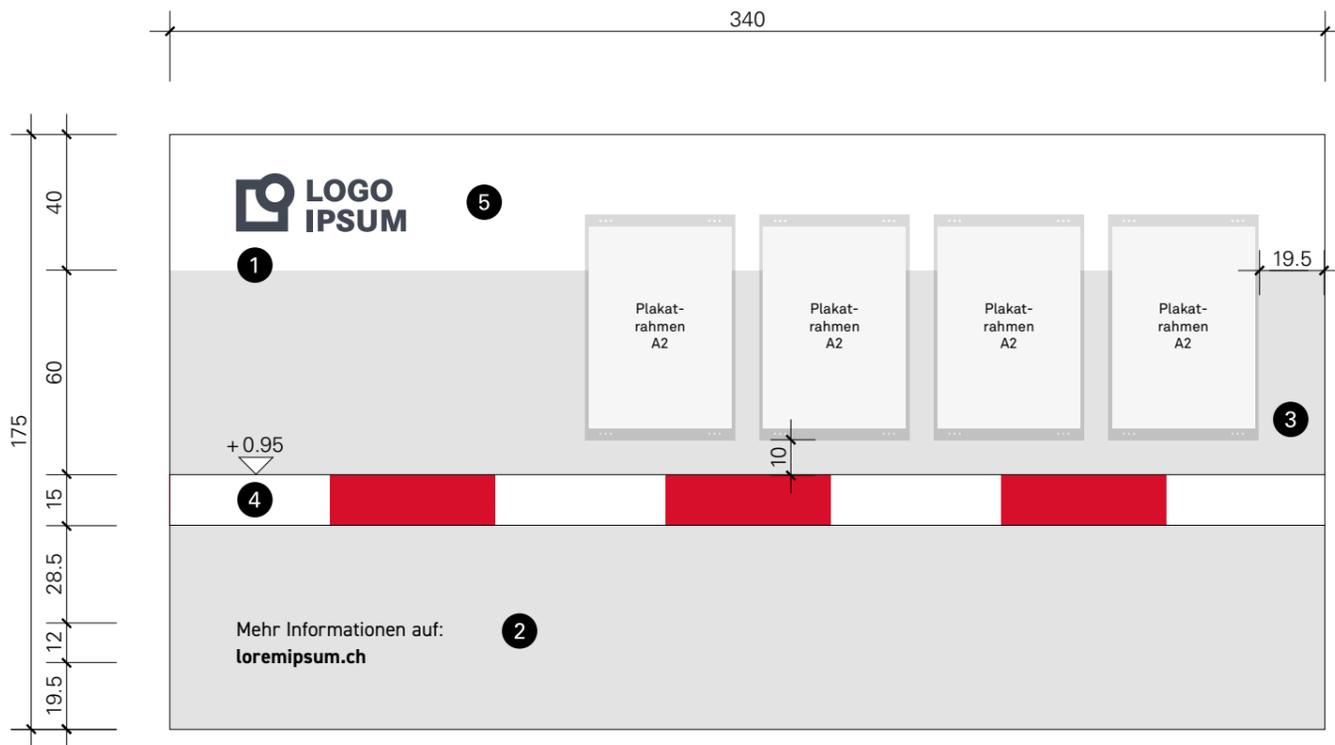
**Grösse**  
Breite 340 cm  
Höhe 15 cm  
(siehe Seite 137)

**5 Grundfarbe Blache**

**Hellgrau**  
0c. 0m. 0y. 15k.

**Signaletikelement**  
Vermassung in cm

## 7a. Plakaträhmenelement (mit Logo)



**1 Logo**

**Grösse**  
Max. Breite 50 cm  
Max. Höhe 20 cm

**Position**  
Muss oben im Header platziert werden (Headergrösse 340 x 40 cm)

**Farbe**  
Gemäss CD/CI des Absenders

**Format**  
EPS, PDF oder AI

**2 Unterhalb Baulatte**

**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**

**Schrift**  
Gut lesbare Schrift

**Grösse Schrift**  
Ca. 170 Pt

**Farbe Schrift**  
Kann vom Gestalter definiert werden

**3 Plakaträhmen**

**Rahmen**  
Rahmen für A2-Plakate mit Löchern an jeder Ecke

**Plakate**  
A2-Plakate werden in die Plakaträhmen eingesetzt

**Montage**  
Rahmen werden mit Kabelbinder an die Baugitter montiert, siehe Seite 146 (Löcher müssen in die Blache gemacht werden)

**4 Baulatte**

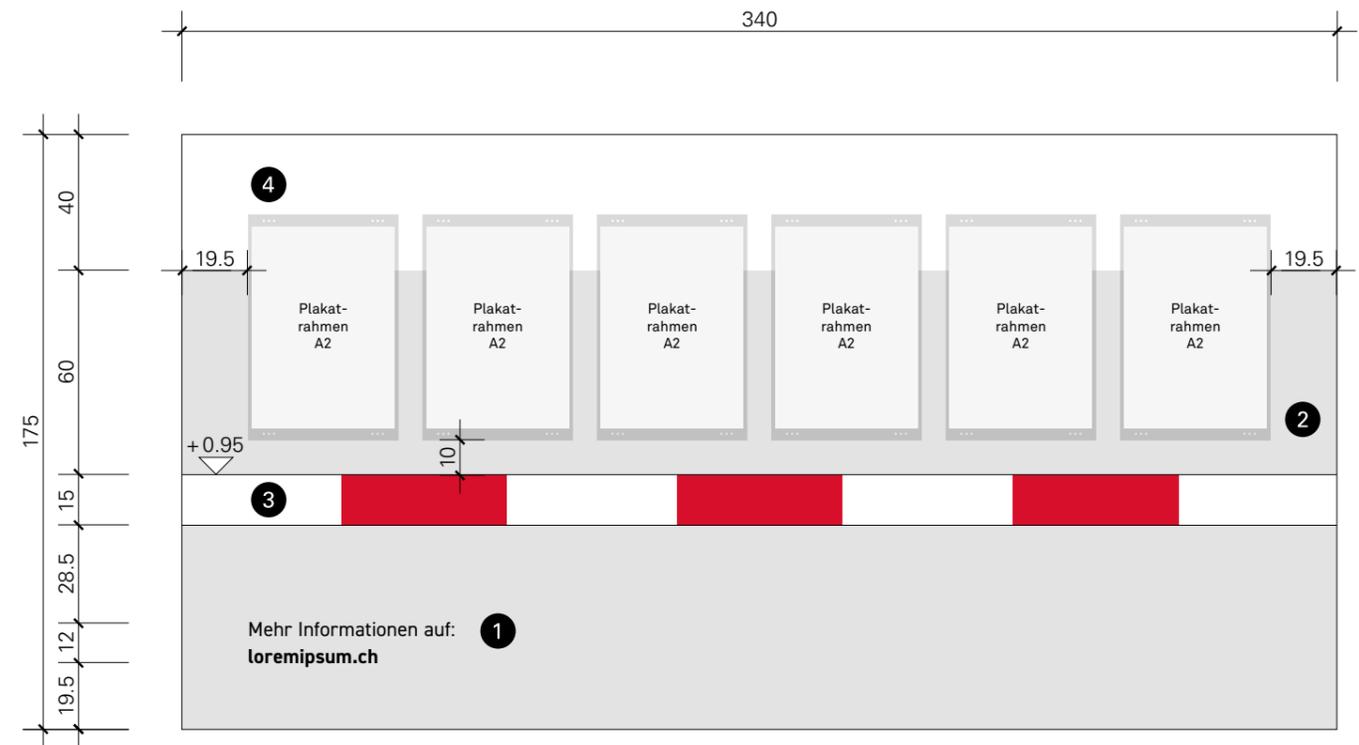
**Grösse**  
Breite 340 cm  
Höhe 15 cm  
(siehe Seite 137)

**5 Grundfarbe Blache**

**Hellgrau**  
0c. 0m. 0y. 15k.

**Plakaträhmenelement (mit Logo)**  
Vermassung in cm

## 7b. Plakaträhmenelement (ohne Logo)



**1 Unterhalb Baulatte**

**Hier darf nur die Website kommuniziert werden**

**Schrift**  
Gut lesbare Schrift

**Grösse Schrift**  
Ca. 170 Pt

**Farbe Schrift**  
Kann vom Gestalter definiert werden

**2 Plakaträhmen**

**Rahmen**  
Rahmen für A2-Plakate mit Löchern an jeder Ecke

**Plakate**  
A2-Plakate werden in die Plakaträhmen eingesetzt

**Montage**  
Rahmen werden mit Kabelbindern an die Baugitter montiert, siehe Seite 146 (Löcher müssen in die Blache gemacht werden)

**3 Baulatte**

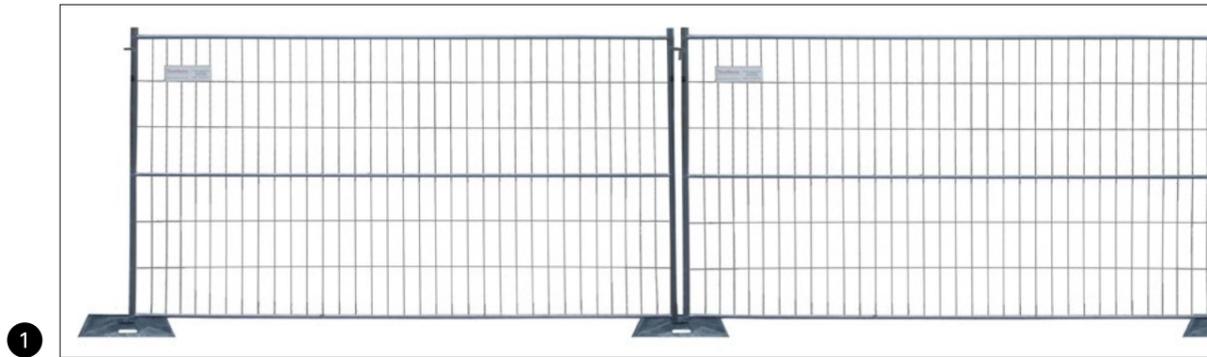
**Grösse**  
Breite 340 cm  
Höhe 15 cm  
(siehe Seite 137)

**4 Grundfarbe Blache**

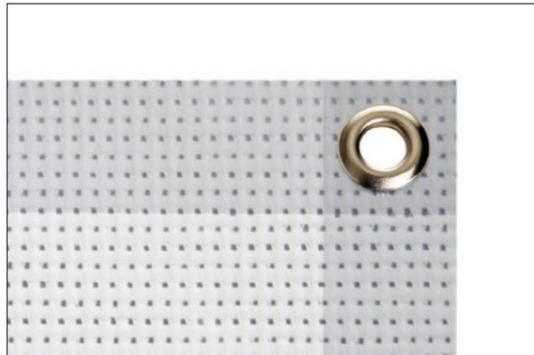
**Hellgrau**  
0c. 0m. 0y. 15k.

**Plakaträhmenelement (ohne Logo)**  
Vermassung in cm

## Materialempfehlung Baustellenkommunikation



1



2



3

**1 Baugitter**

**Grösse**  
340 cm/175 cm (Bauzaun)

**Oberfläche**  
Feuerverzinkt

**Fuss**  
Barrierefrei, flach

**2 Blachen**

**Grösse**  
340 cm/175 cm (Bauzaun)

**Material**  
PVC-Mesh-Banner  
oder Textil-Mesh

**Ausrüstung**  
Saum und Ösen

**3 Kabelbinder**

**Material**  
Metall oder Polyamid

### LEISTUNGSPPOSITIONEN

NPK 113. Pos. 242.400 ff.

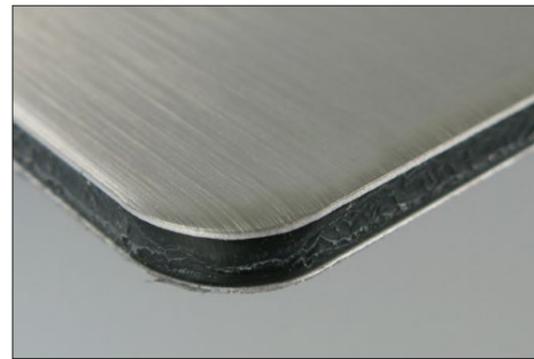
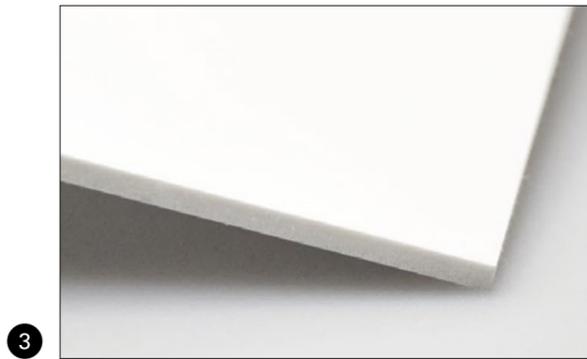
Neu .421: Montage von bauseits gelieferten Blachen zu den Stahlgittern, Ausmass: 340 x 175 cm

Neu .422: Liefern und Montieren von weissen Blachen zu den Stahlgittern, Ausmass: 340 x 175 cm

Neu .423: Demontage und Entsorgung, inkl. Gebühr von Blachen zu den Stahlgittern, Ausmass: 340 x 175 cm



## Material Bauwand / Staubwand



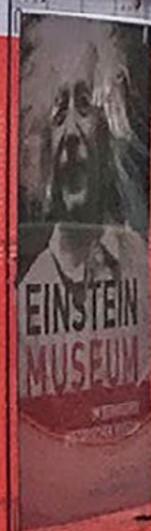
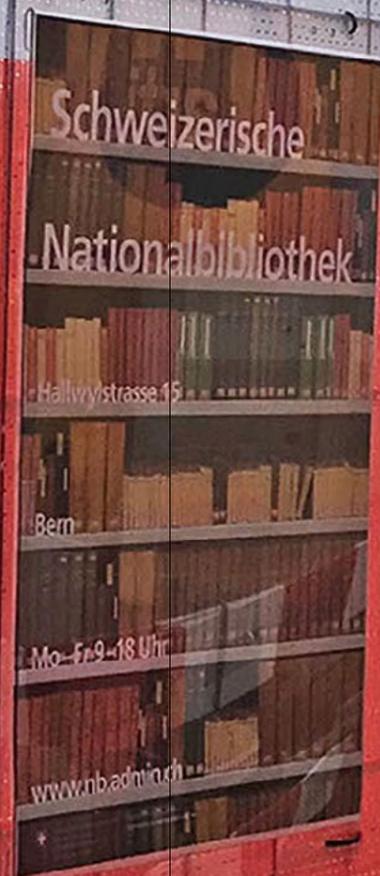
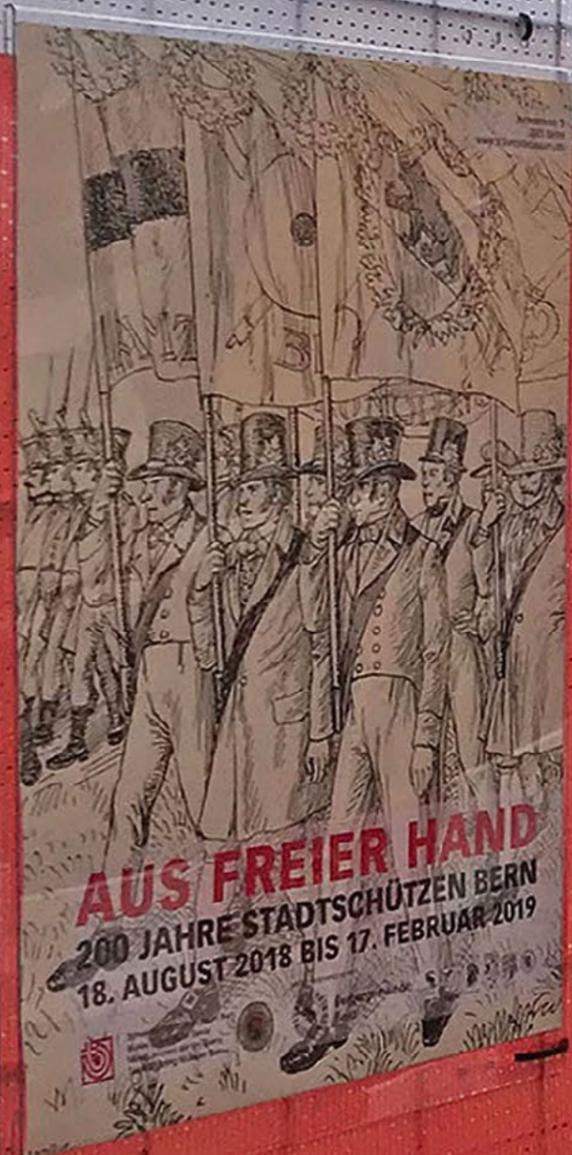
- 1 Bauwand**  
Z. B. Schaltafeln  
(gestrichen) oder  
MDF-Platten  
**Oberfläche**  
Uni gestrichen

- 2 Montage**  
Fest verschraubt  
und sturmsicher  
montiert bzw.  
verankert

- 3 Forex (5 mm) / Alu-Dibond**  
Das Material wird der Situation  
und dem Untergrund angepasst.  
Einsatz auf Bauwänden oder  
temporär als Schilder.  
Auf den Untergrund geschraubt  
und beklebt oder bedruckt.

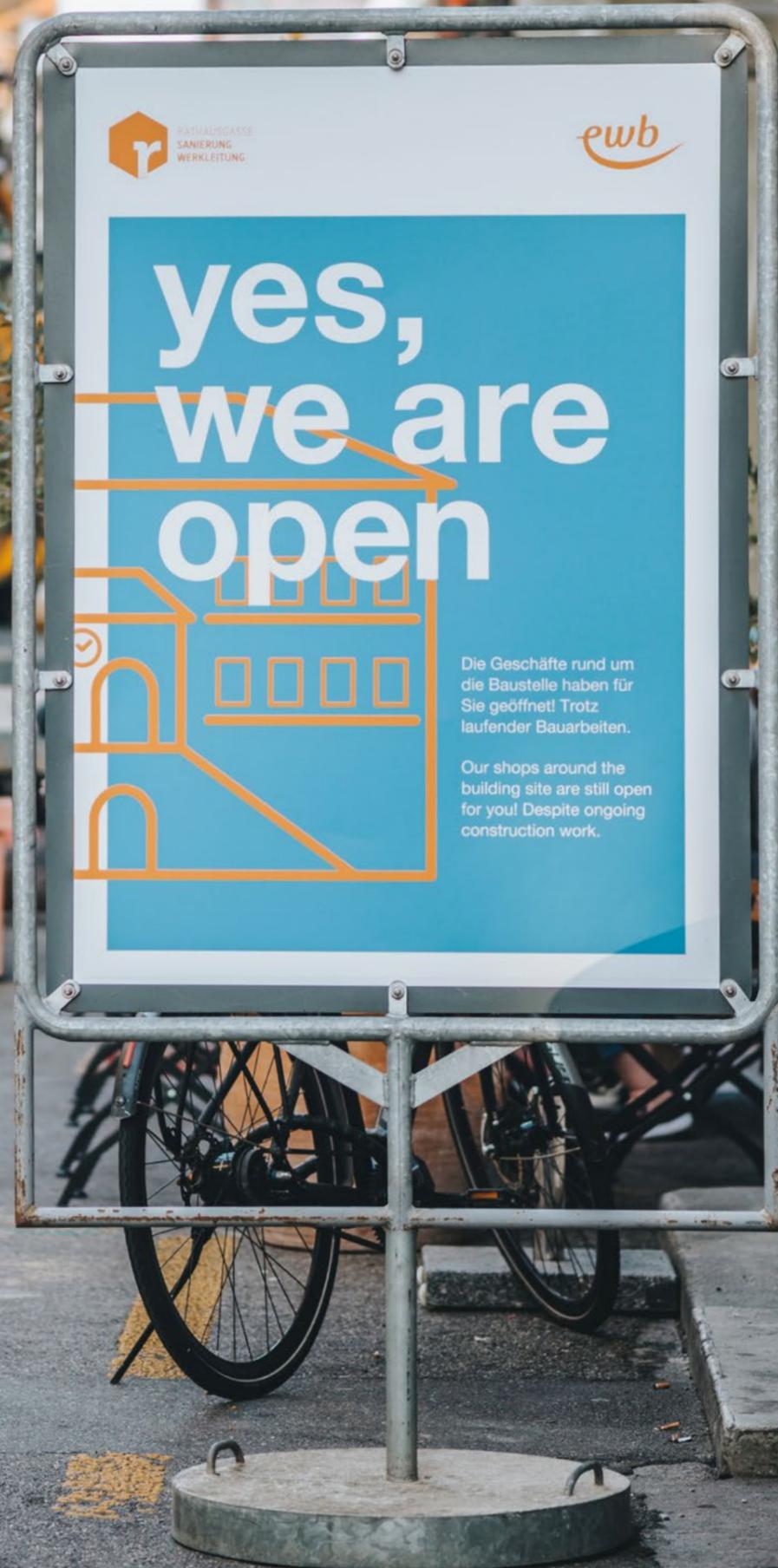


# Veranstaltungen im Museumsquartier



# Veranstaltungen im Museumsquartier





## 6.4 PLAKATE

### Allgemeine Angaben

Ist der Standort der Bauzäune für die Informationsvermittlung nicht geeignet oder kommt gar kein Bauzaun zum Einsatz, können – mit der notwendigen Rücksichtnahme auf die Gegebenheiten im öffentlichen Raum – zusätzliche F4-Steller mit Plakaten zum Einsatz kommen. Grundsätzlich können die Standorte der Plakate frei gewählt werden, sofern die erforderlichen Durchgangsbreiten und Bedingungen zur Hindernisfreiheit respektiert werden und die Verkehrssicherheit (Sichtweiten etc.) nicht beeinträchtigt wird.

#### Wichtig

Projektinformation, Signaletik, Verkehrsinformation oder Sonderinhalt möglich (nach Absprache mit der Stadt Bern)

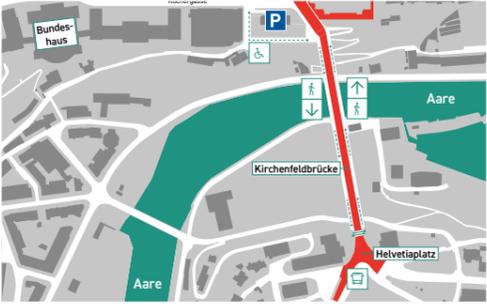
- Plakatgestaltung: Agentur
- Plakatproduktion: Werbetechnik
- Plakatsteller: FISTA Stadt Bern
- Wichtig: Barrierefreiheit!

## Plakat mit Projektinformation



Weitere Informationen auf:  
[loremipsum.ch](http://loremipsum.ch)

### Gesamtsanierung Loremipsum



**Gesamtbauphase:**  
19. April bis voraussichtlich 9. November 2018

**Sperrung für den motorisierten Verkehr:**  
23. Juli bis voraussichtlich 9. November 2018

**Bauherrschaft:**  
 Stadt Bern **BERN MOBIL**



Weitere Informationen auf:  
[loremipsum.ch](http://loremipsum.ch)

### Gesamtsanierung Loremipsum

**Gesamtbauphase:**  
19. April bis voraussichtlich 9. November 2018

**Sperrung für den motorisierten Verkehr:**  
23. Juli bis voraussichtlich 9. November 2018

Tempus eos ad et excest qui volorerum nam, il mincte odionse quibus et reni sit quibus dolo ius doloriamus aris evella etamus et auditendus, consetetur audam ideri illuptae sunt.

Ihilibus, totat ut archill acculpa rcimus qui venissita inita delenis aut eum qui dolupic aeperum sit elecus demodist eatur ma con et illabor itinime nduciat arum aut rerume ilicaes tempercilit aut officpsam ipsa ditatquos quae solupta verum rerum illam, non conet eum eiur?

Qui cullit vitibus magnam, quam que que nonserempore dis aut es aperuptum lacimpe dicidel icimint ab ium et quame si volleceatur, ut untis vitas volupicitat rest, officiu sanimin nos arumqui doluptatist odis vetat.

**Bauherrschaft:**  
 Stadt Bern **BERN MOBIL**

## Plakat mit Signaletik



Weitere Informationen auf:  
[loremipsum.ch](http://loremipsum.ch)

**Linie 6 / 10** ↑  
**Linie 7 / 8**



**Casinoplatz / Zytglogge**  
**Bundeshaus**  
**Bahnhof**  
**Helvetiaplatz**  
**Museumsquartier**



## 6.5 BODENMARKIERUNGEN

### Allgemeine Angaben

---

Bodenmarkierungen dürfen nur mit Sondergenehmigung (Tiefbauamt Stadt Bern) eingesetzt werden und kommen in kommunikativ/signaletisch überladenen Räumen nur im Ausnahmefall zum Einsatz.

Einsatz mehrheitlich für Verkehrslenkung und Warnhinweise.



## 6.6 INFOFLYER / -SCHREIBEN

### Streu- und Wurfsendungen

Ob und in welcher Frequenz ein Bauvorhaben eine Wurf-sendung (Brief oder Flyer) an die Anwohner\*innen sowie Gewerbetreibenden, Schulen und Kindergärten im Baupereimeter erfordert, ist Ermessenssache der Bauherrschaft. Es ist aber grundsätzlich die Pflicht jeder Bauherrschaft, die von einem Bauvorhaben Betroffenen frühzeitig, kontinuierlich und umfassend über die Bauarbeiten und die damit verbundenen Einschränkungen/Behinderungen zu informieren.

Aus dem Infoflyer/-schreiben sollte hervorgehen:

- wer für das Bauvorhaben verantwortlich ist
- was gebaut wird
- wie lange die Bauarbeiten dauern
- mit welchen Einschränkungen zu rechnen ist
- wer als Ansprechperson zur Verfügung steht

Um Informationen zielgerichtet zu streuen, können Info-flyer und -schreiben entweder per Post (adressiert oder unadressiert in einem ganzen Postkreis) oder mittels Velokurier (unadressiert) in die Briefkästen verteilt werden.



**Sperrung Kirchenfeldbrücke**  
vom 23. Juli bis 9. November 2018

Nächste Woche beginnt die Intensivbauphase zur Sanierung der Kirchenfeldbrücke. Dazu wird die Brücke vom 23. Juli an während knapp vier Monaten für den Verkehr gesperrt. Trotzdem ist Ihr Quartier während der Brückensperrung gut erreichbar.

**Zu Fuss und mit dem Velo**

Zu Fuss ist die Kirchenfeldbrücke auch während der Intensivbauphase – sie dauert vom 23. Juli bis voraussichtlich 9. November 2018 – jederzeit passierbar. Die Gehrichtungen werden aus Platzgründen getrennt und pro Seite einspurig geführt. Auch Velofahrende können die Brücke passieren, sofern sie ihr Rad schieben.

**Mit öffentlichem Verkehr**

Während der Intensivbauphase werden die Trams durch Busse ersetzt. Die ÖV-Linien 6, 7, 8 und 19 – sowie geringfügig auch die Linie 10 – werden umgeleitet. Alle Informationen zu den Umleitungen finden Sie auf [www.bernmobil.ch](http://www.bernmobil.ch).

**Motorisiert**

Während der Intensivbauphase ist die Kirchenfeldbrücke für den Verkehr gesperrt. Sowohl für den Wirtschaftsverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr werden Umleitungsrouten eingerichtet. Die Umleitungspläne für alle Etappen sind online auf [www.kirchenfeldbruecke.ch](http://www.kirchenfeldbruecke.ch).

Das Wichtigste in Kürze	i
seit April 2018 Gerüstbau / Stahlbauarbeiten	
23. Juli – 9. November 2018 Sperrung für den Verkehr	
ab 9. November 2018 Wiedereröffnung	

Baustellentelefon	📞
Für Anliegen und Fragen zur Baustelle: <b>+41 79 000 00 00</b>	



BERNMOBIL



## Nachtarbeiten Monbijoustrasse zwischen 27. Juni und 1. Juli 2022

Im Rahmen der Sanierung Monbijoustrasse finden zwischen Montag, 27. Juni, und Freitag, 1. Juli 2022, zwischen der Eigerstrasse und dem Holzkofenweg an drei Nächten Gleisbauarbeiten sowie Schweiss- und Schleifarbeiten statt. Auch Mitte Juli werden noch einmal einzelne Nachtarbeiten nötig sein.

Während 2021 im Projekt Gesamtsanierung Monbijoustrasse vor allem die unterirdischen Abwasserleitungen saniert wurden, haben sich die Bauarbeiten seit dem Frühjahr 2022 an die Strassenoberfläche verschoben.

Im Zuge der aktuell laufenden Intensivbauphase finden Ende Juni und Mitte Juli in zwei Etappen Nachtarbeiten statt, über die wir Sie hiermit informieren.

### Auskunft bei Fragen

Reto Beer,  
Tiefbauamt der Stadt Bern,  
Telefon: 079 855 67 44  
E-Mail: [info@monbijoustrasse.be](mailto:info@monbijoustrasse.be)

[monbijoustrasse.be](http://monbijoustrasse.be)

## Nachtarbeiten

Rund eine Woche vor Start der Nachtarbeiten müssen Anwohner\*innen mittels Infoschreiben über die Nachtarbeiten detailliert ins Bild gesetzt werden.

Die Bauarbeiten zum Ausbau des Fernwärmenetzes Länggasse-Neufeld begannen im November 2020 und dauern voraussichtlich bis in den Sommer 2023. Dabei entstehen eine unterirdische Verteilzentrale unter der Wendeschleife der Trolleybuslinie Nr. 20, die Fernwärme-Hauptleitungen durch die Bremgarten-, Länggasse- sowie durch die Hochfeldstrasse und einige Feinverteilungsanschlüsse im Quartier.

#### Nachtarbeiten

Vom Sonntag, 20. Juni ab 20.00 Uhr bis am Montag, 21. Juni 2021 um 5.00 Uhr werden in der Länggassestrasse Markierungs- und Demarkierungsarbeiten ausgeführt. Aufgrund der Arbeiten muss mit Lärmbelastungen gerechnet werden. Wir entschuldigen uns für die Unannehmlichkeiten und danken Ihnen für Ihr Verständnis.

#### Sprechstunden

Es ist uns wichtig, Ihre Fragen und Anliegen rund um die Bautätigkeiten persönlich zu beantworten. Um den vom Bund vorgeschriebenen Massnahmen zur Eindämmung von Covid-19 zu entsprechen, bieten wir zwischen dem 22. Juni und dem 31. August 2021 jeweils dienstags, von 16.00 bis 18.30 Uhr Online-Sprechstunden an.

Unter [ausbau-fernwaeirme.be/sprechstunde](http://ausbau-fernwaeirme.be/sprechstunde) finden Sie die Anmeldung zur Online-Sprechstunde.



Ihre Ansprechperson:  
Sabine Krähnenbühl / Tel. 031 321 36 41

#### Das Wichtigste in Kürze

- Ausbau Fernwärmenetz in der oberen Länggassestrasse
- **Achtung Nachtarbeiten!** Vom 20. bis 21. Juni 2021
- Sprechstunden ab dem 22. Juni 2021
- Bauherr / Projektierung: Energie Wasser Bern

Energie Wasser Bern  
Monbijoustrasse 11  
Postfach, 3001 Bern

ewb.ch  
[info@ewb.ch](mailto:info@ewb.ch)  
Tel. 031 321 31 11





**Geschafft!**

**Merci von Herzen!**

RATHAUSGASSE  
SANIERUNG

ewb

Stadt Bern

## 6.7 INFORMATIONS- VERANSTALTUNG

### Veranstaltung im Bauperimeter

Um von einem grossen Bauprojekt betroffene Anwohner\*innen, Gewerbetreibende und Dienstleister optimal über die geplanten Arbeiten zu informieren und den direkten Draht zur Bevölkerung zu suchen, sind öffentliche Informationsveranstaltungen sehr geeignet.

#### Was zu beachten ist:

- Einladung im Umfeld der Baustelle mit mind. 2 Wochen Vorlauf
- ausreichend grossen Raum wählen
- auf optimale Technologie achten (Beamer, Mikrofon etc.)
- Referent\*innen rechtzeitig informieren/Inhalte koordinieren. Nicht vergessen: Kommunikation ist Chefsache.
- Fragerunde zum Schluss
- Inhalte nach dem Event zur Verfügung stellen (Website)

Alternativ können auch Sprechstunden angeboten werden, für welche sich Interessierte anmelden können.





## 6.8 TAG DER OFFENEN BAUSTELLE

### Der Blick hinter die Bauabschrankungen

---

Nicht immer ist es möglich, eine Begehung oder einen Info-Tag/-Abend auf einer Baustelle anzubieten.

Dennoch sind Baustellen für die Menschen nicht nur Ärgernisse, sondern auch spannende und abenteuerliche Projekte mit grossen Baumaschinen, tiefen Baugruben und vielen Gerätschaften.

Gerade Kinder mit Eltern/Grosseltern sind willkommene Sympathieträger für eine Baustelle. Wenn also die Möglichkeit besteht, auf diese Weise Verständnis zu schaffen, ist ein gezielter «Blick hinter die Kulissen» von 1–2 Stunden eine geschickte Kommunikationsmassnahme.

# 7.0 ANWENDUNGS- BEISPIELE

## Kapitelübersicht

---

<b>7.1 Einleitung</b>	<b>170</b>
Anwendungsbeispiele	170
Signalisation nach Manual Stadt Bern	172
Signalisation nach VSS	173
Signalisation nach Manual Stadt Bern	174
Signalisation nach VSS	175

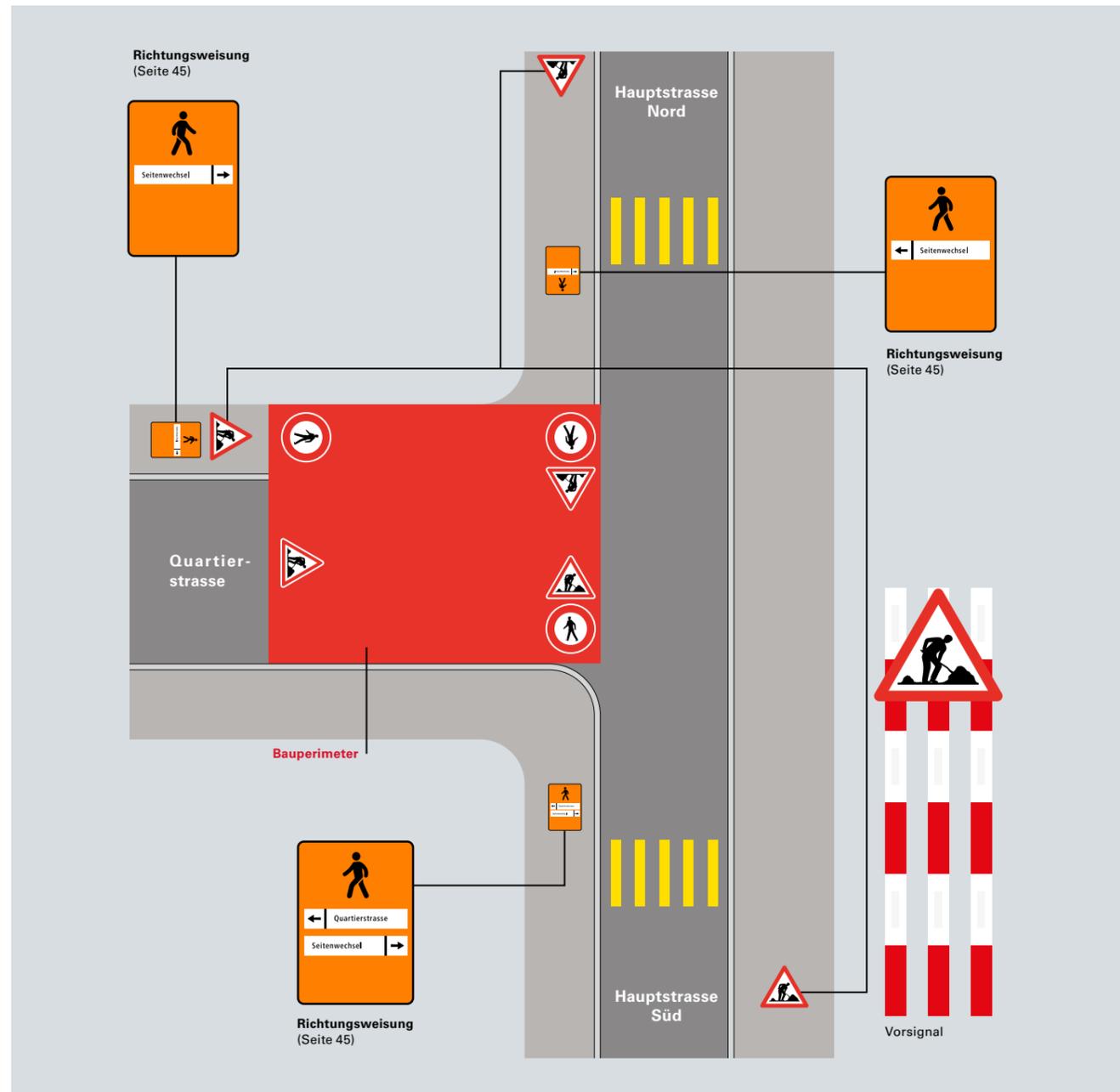
## 7.1 EINLEITUNG

### Anwendungsbeispiele

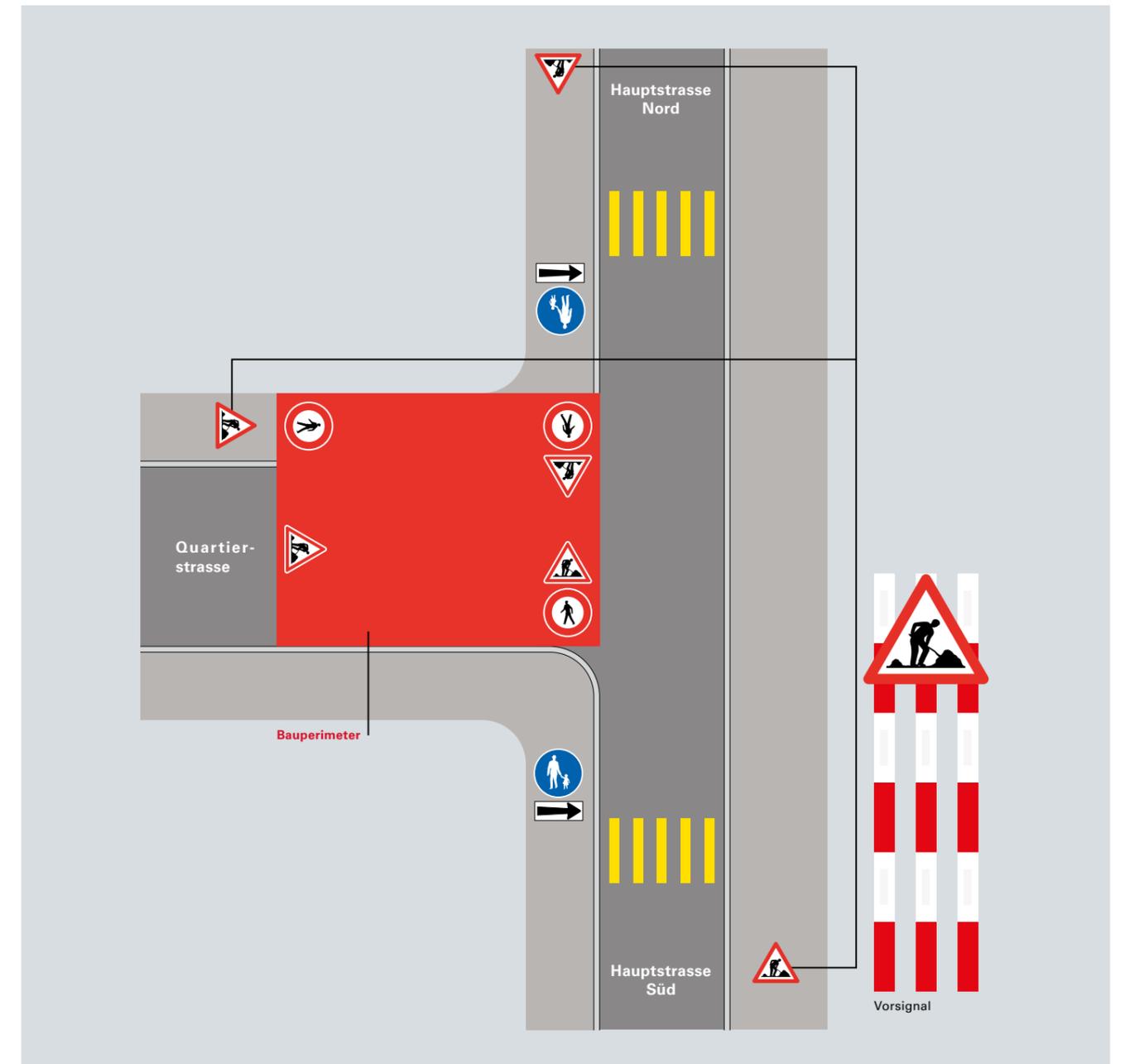
Die Anwendungsbeispiele auf den nachfolgenden Seiten verdeutlichen, welchen Mehrwert die zusätzliche Signaletik hat.



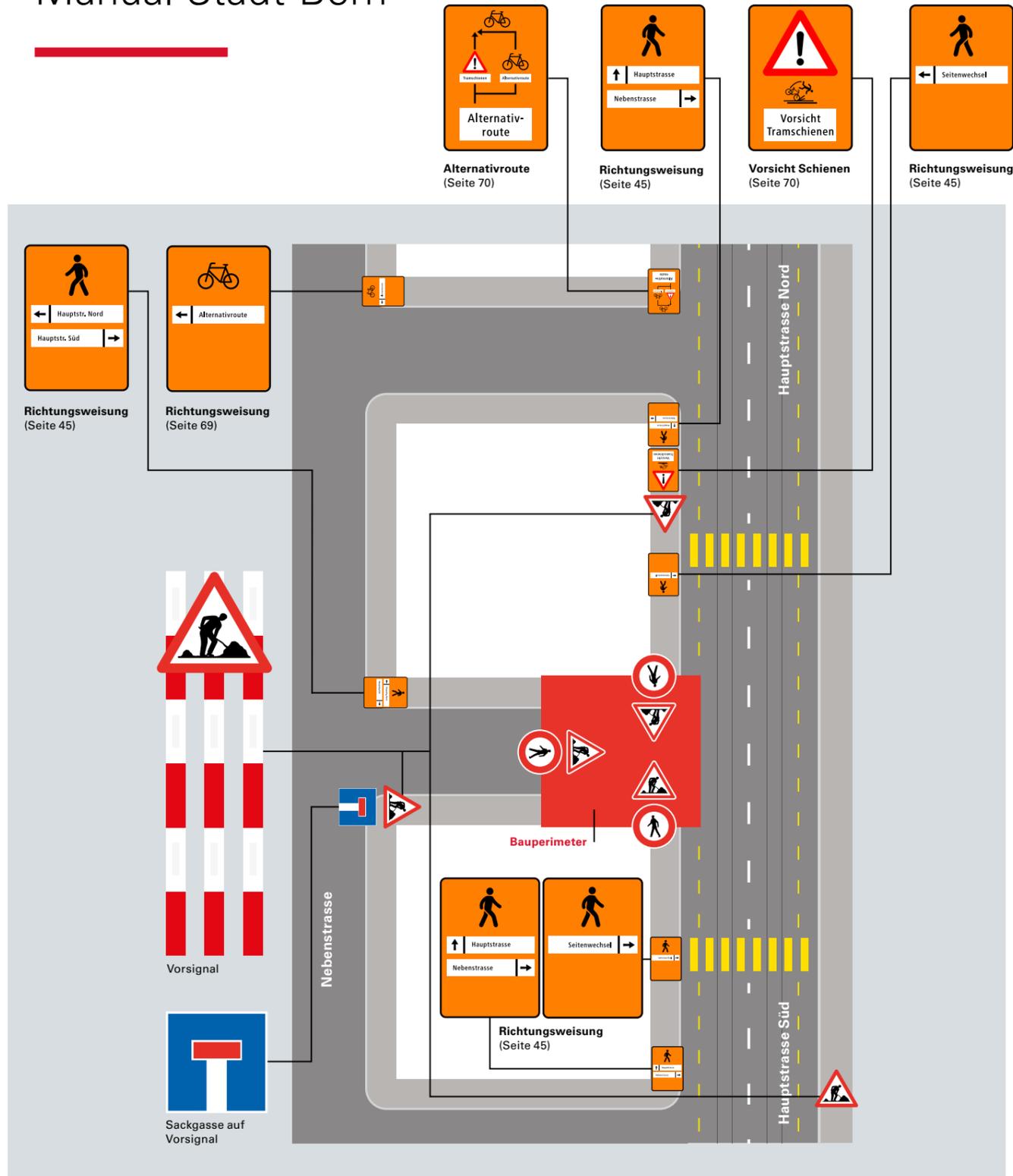
## Signalisation nach Manual Stadt Bern



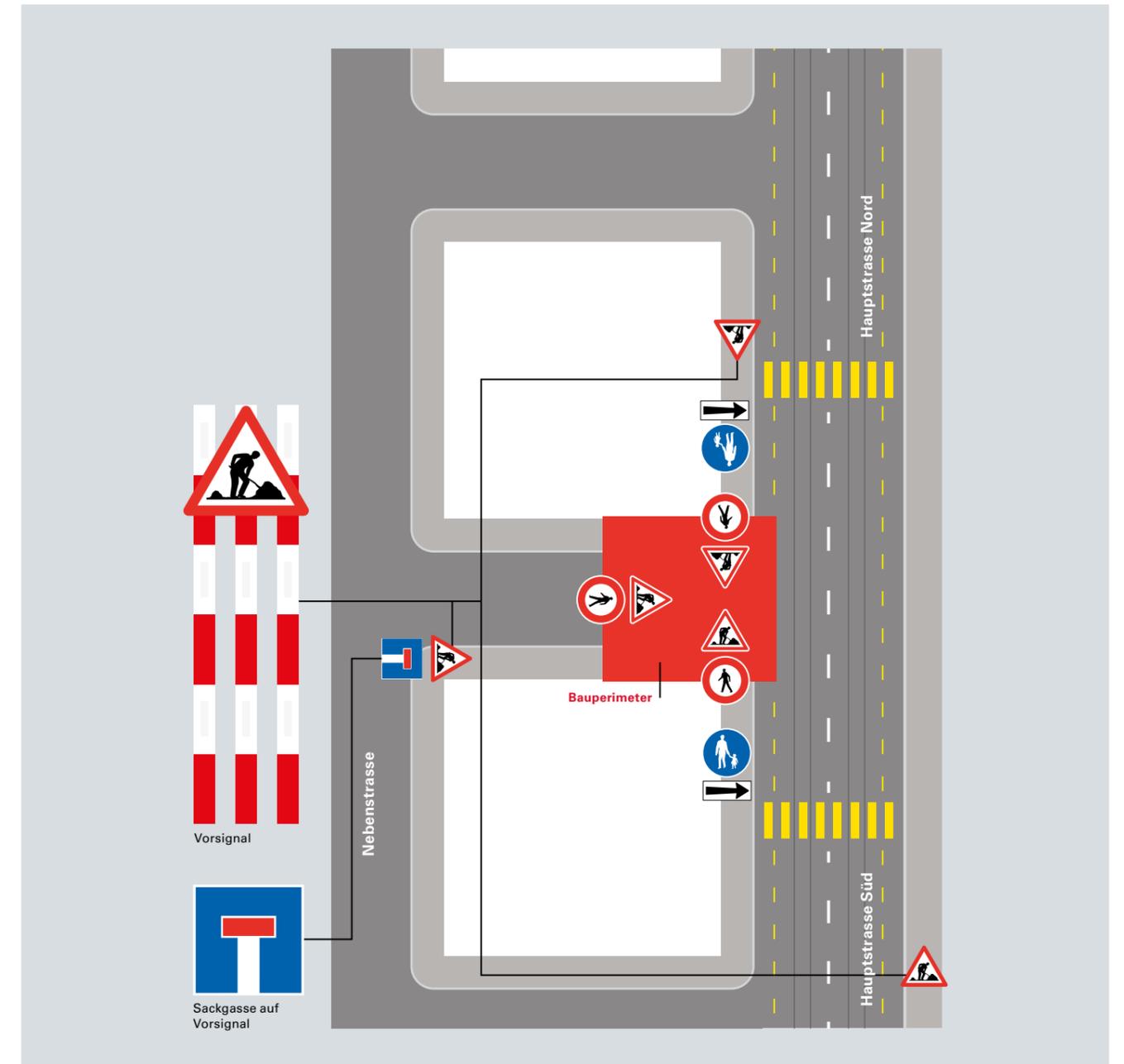
## Signalisation nach VSS



# Signalisation nach Manual Stadt Bern



# Signalisation nach VSS



## **Impressum**

Das Manual «Baustellen in der Stadt Bern» wurde im Juli 2022 von der Geschäftsleitung des Tiefbauamts der Stadt Bern zur Kenntnis genommen. Sie genehmigt die Veröffentlichung. Das Manual wird in der Dokumentation bern-baut ([www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut](http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/bern-baut)) als Arbeitshilfe aufgenommen.

### **Mitwirkende Begleitgruppe:**

- Kantonspolizei Bern
- BERNMOBIL
- Energie Wasser Bern
- Stadt Bern, Verkehrsplanung / Fachstelle Fuss- und Veloverkehr
- Stadt Bern, Tiefbauamt, Signalisation und Markierung
- Stadt Bern, Tiefbauamt, Verkehrsmanagement / Verkehrstechnik
- Stadt Bern, Tiefbauamt, Erhaltungsmanagement / Koordination

### **Verantwortlich für Konzept, Inhalte und Bilder**

Tiefbauamt der Stadt Bern  
KONTEXTPLAN AG, Bern  
Qturn GmbH, Bolligen  
B+S AG (Leistungspositionen)

### **Auftraggeber und Kontakt**

Tiefbauamt der Stadt Bern  
Bundesgasse 38, 3001 Bern  
Tel. 031 321 64 75  
E-Mail: [tiefbauamt@bern.ch](mailto:tiefbauamt@bern.ch)  
[www.bern.ch/tiefbauamt](http://www.bern.ch/tiefbauamt)

### **Auflage**

2.1 Auflage

### **Satz, Layout, Gestaltung**

Qturn GmbH, Bolligen

### **Stand**

Dezember 2022