



# Velo-Offensive

Schlussbericht der Arbeitsgruppe

Technische, planerische und juristische Aspekte

---

**Herausgeberin:** Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Verkehrsplanung, Zieglerstrasse 62,  
Postfach, 3001 Bern, Telefon 031 321 70 10, Fax 031 321 70 30, [verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch),  
[www.bern.ch/verkehrsplanung](http://www.bern.ch/verkehrsplanung) ●

**Zusammensetzung der AG:** Hans-Peter Wyss, Leiter TAB, Leitung ● Markus Reichenbach, Kontextplan  
AG, Stv. Leitung ● Christian Kissling, TAB ● Karin Aemmer, SPA ● Roland Pfeiffer, FFV, VP ● Thomas  
Ledergerber, BERNMOBIL ● Judith Bernet, Kontextplan AG ● **Bern, Mai 2015**

---

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Untersuchungssperimeter / Themenbereiche</b>	<b>5</b>
	Themenbereiche	5
	Zusammensetzung der Arbeitsgruppe	6
<b>3</b>	<b>Situationsanalyse</b>	<b>7</b>
	Angetroffener Stand per Herbst 2014	7
	Förderung Veloverkehr Stadt Bern	7
	Handbuch Planen und Bauen, Stadt Bern	7
	Weitere vorhandene Grundlagen	7
	Handlungsbedarf	8
<b>4</b>	<b>Grobkonzept</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Weiterführung der Arbeitsgruppe und Umsetzungsplanung</b>	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Antragsvorschläge</b>	<b>12</b>
	Antrag an die Gesamtprojektleitung der Velo-Offensive	12
<b>7</b>	<b>Fazit</b>	<b>13</b>
	Anhang I: Entwurf Aktionsblätter	15
	Anhang II: Erfassung Handlungsbedarf	26

# 1 Zusammenfassung

Die Stadt Bern hat das Ziel, den Anteil der Velofahrenden von derzeit rund 11 % auf mindestens 20% in 2030 zu erhöhen. Dies soll durch ein umfangreiches Gesamtpaket an verschiedenen Massnahmen erreicht werden. Dazu startete im Herbst 2014 die Velo-Offensive. Die erste Phase der Velo-Offensive ist ein intensiver verwaltungsinterner Prozess, der zum einen darauf zielt, alle Mitarbeitenden für das Thema Velo-Förderung zu sensibilisieren und motivieren. Zum anderen schafft der verwaltungsinternen Prozess eine breit abgestützte Vorbereitung für die Umsetzung der Massnahmen der Velo-Offensive. Zu diesem Zweck wurden abteilungsübergreifende Arbeitsgruppen (AG) gebildet, die verschiedene Themenbereiche bearbeiten.

Der vorliegende Bericht ist ein Arbeitspapier über den aktuellen Zwischenstand der Arbeitsgruppe technische, planerische und juristische Aspekte (AG TPJA). Der Themenbereich dieser Arbeitsgruppe ist von grundlegender Bedeutung, da er einen thematischen Querschnitt über die gesamte Velo-Offensive bildet.

Zum genauen Abstecken des Themenbereiches der AG wurden im Vorfeld gezielt ausgewählte Experten und Expertinnen (verwaltungsintern und -extern) zur Thematik technische, planerische und juristische Aspekte des Veloverkehrs befragt. Der umfangreiche Input wurde im nächsten Schritt durch die AG strukturiert und priorisiert. Der Zwischenstand der Arbeit der AG wurde den TeilnehmerInnen der anderen Arbeitsgruppen im Echoraum am 9. April 2015 vorgestellt.

Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Diskussion und das Vorgehen zur weiteren Bearbeitung der Themen zusammen.

## 2 Untersuchungsperimeter / Themenbereiche

### Themenbereiche

Um den Veloverkehr in Bern angemessen fördern zu können und den angestrebten Velo-Anteil von 20% am Gesamtverkehr erreichen zu können, müssen die entsprechenden rechtlichen und planerischen Grundlagen sowie technische Lösungen vorhanden sein.

Durch die Arbeit der AG werden die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen geschaffen, die für die Umsetzung der von der Velo-Offensive vorgesehenen Massnahmen notwendig sind. Allfällige Lücken werden geschlossen und klärungsbedürftige Aspekte präzisiert.

Die Fragen für die AG lauteten: Wo gibt es Bedarf nach neuen / genaueren gesetzlichen Regelungen? Wo sind Verbesserungen / Veränderungen im planerischen Prozess nötig? Wo sind die technischen Vorgaben für die Infrastruktur für eine hohe Qualität für den Veloverkehr nicht ausreichend / angemessen? Wo bedarf es neuer technischer Lösungen?

Nach der Erfassung des Handlungsbedarfs wurden die gesammelten Themen in die Themenfelder aus Tabelle 1 gruppiert.

**Tabelle 1: Themenfelder der AG technische, planerische und juristische Aspekte**

Themenfelder
A) Veloführung / Velorouten
B) Veloverkehr und Lichtsignalanlagen
C) Veloführung an Haltestellen
D) Veloverträgliche Tramschienen
E) Veloverträgliche Randabschlüsse
F) Spezialregelung Velo-Parkierung untere Altstadt
G) Rechtsgrundlagen

## Zusammensetzung der Arbeitsgruppe

Die Zusammensetzung der Arbeitsgruppe ist wie folgt:

Hans-Peter Wyss, (Vorsitz)	Stadtingenieur, Leiter TAB
Markus Reichenbach (Stv. Vorsitz)	Kontextplan AG
Christian Kissling	Fachspezialist Recht, TAB
Karin Aemmer	Freiraumplanung, SPA
Roland Pfeiffer	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV), VP
Thomas Ledergerber	Leiter Netzmanagement, BERNMOBIL
Judith Bernet (Unterstützung)	Kontextplan AG

Zusätzlich zu den Mitgliedern der Arbeitsgruppe wurden folgende Expertinnen und Experten zu relevanten Themen und Problemstellungen für den Veloverkehr befragt:

Judith Albers	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV), VP
Hans-Martin Baumann	Verkehrsmanagement / Verkehrstechnik, TAB
Adrian Guggisberg	Projektierung und Realisierung, TAB
Ueli Müller	Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr, TVS / Vorsitz Arbeitsgruppe velofreundlicher öV
Peter Lerch	Planung und Verkehr, Tiefbauamt Kanton Bern
Christoph Bähler	Abteilung Langsamverkehr, ASTRA
Alain Bruegger	Mobilitätsakademie, TCS
Thomas von Kaenel	Metron
Michael Liebi	Metron
Mirjam Bieri	TBF + Partner AG

## 3 Situationsanalyse

### Angetroffener Stand per Herbst 2014

#### Förderung Veloverkehr Stadt Bern

Die Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Bern wird durch die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FFV) koordiniert und umgesetzt. 1999 haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern das Reglement über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV) abgestimmt. Daraufhin wurde 2001 die Fachstelle eingerichtet. Der Fachstelle stehen jährlich 1.25 Mio. CHF (0.45 Mio. CHF für Personal- und Sachkosten, 0.8 Mio. CHF für die Umsetzung der Massnahmen) zur Verfügung.

#### Handbuch Planen und Bauen, Stadt Bern

Für jegliche Infrastruktur im öffentlichen Raum der Stadt Bern gilt das Handbuch Planen und Bauen als Richtlinie. Es behandelt das Planen, Projektieren, Bauen, Betreiben und Unterhalten im öffentlichen Raum der Stadt Bern. Es umfasst Grundlagen, Standards (Gestaltungsprinzipien) sowie die Normalien für Projektierung und Umsetzung, ausserdem wichtige Richtlinien, Reglemente und Leitlinien. Damit ist es auch für alle Anlagen für den Veloverkehr grundlegend. Ziel ist es, dass den Ansprüchen im Veloverkehr in Bern genügende Standards in diesen Richtlinien verankert sind.

Die derzeit vorliegende Fassung des Handbuches ist von 2011. Eine Überarbeitung / Aktualisierung ist mittelfristig geplant.

#### Weitere vorhandene Grundlagen

**Tabelle 2: Grundlagen Veloverkehr Bern**

<b>Grundlagen Veloverkehr Bern</b>
Richtplan Velo Stadt Bern
Sachplan Veloverkehr, Kt. Bern
Strassenverkehrsrecht Schweiz
VSS SN Normen
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland
Agglomerationsprogramm Region Bern
Eventuell weitere

## **Handlungsbedarf**

Das Arbeitsfeld technische, planerische und juristische Aspekte umfasst sehr viele, teils sehr komplexe Fragestellungen auf unterschiedlichen Flughöhen. Die erste Aufgabe der AG bestand deshalb darin, den Handlungsbedarf für den Veloverkehr in Bern abzustecken. Dafür wurden gezielt ausgewählte Expertinnen und Experten befragt (verwaltungsintern und -extern). Die zahlreichen und umfangreichen Inputs wurden anschliessend innerhalb der AG strukturiert, in Themenfelder zusammengefasst und priorisiert. Danach wurde eine Auslegeordnung gemacht und definiert, unter welche Zuständigkeit die Themen jeweils fallen und die Federführung für die Erarbeitung des Vorgehenskonzeptes festgelegt.

## 4 Grobkonzept

Das Konzept für das weitere Vorgehen umfasst die Auslegeordnung und die Strukturierung der Themen sowie die jeweilige Zuständigkeit für die Bearbeitung der Themen. Die identifizierten Themen wurden in entsprechende Themenfelder eingeordnet (siehe Tabelle 3).

**Tabelle 3: Themen und jeweilige Federführung**

Thema	Federführung
<b>Thema A) Veloführung / Velorouten</b>	
A 1: Erkenntlichkeit Velohauptroute	TAB, VM / VT
A 2: Rote Markierungen	TAB, VM / VT
A 3: Veloführung bei Baustellen	TAB, VM / VT
A 4: Veloführung Abbieger	FFV
A 5: Radstreifen	FFV
A 6: Fahrradstrassen	FFV
A 8: Hindernisse für Velofahrende	FFV
<b>Thema B) Veloverkehr und Lichtsignal-anlagen</b>	
B 1: Grünzeiten	TAB, VM / VT
B 2: Priorisierung	TAB, VM / VT
B 3: Anmeldung, Schleifen	TAB, VM / VT
<b>Thema C) Veloführung an Haltestellen</b>	
C 1/2/4 Veloverkehr und Tramhaltestellen	FFV
C 3: Tramhaltestellen – Entwässerung	TAB, VM / VT, P+R
<b>Thema D) Veloverträgliche Tramschienen</b>	
D 1: Gleiseinbauhöhe	TAB, P+R
D 2: Tramschienen	TAB, Stadtingenieur
<b>Thema E) Veloverträgliche Randabschlüsse</b>	
	TAB, P+R
<b>Thema F) Spezialregelung Velo-Parkierung Untere Altstadt</b>	
	VP / AG Veloabstellplätze
<b>Thema G) Rechtsgrundlagen</b>	
G 1/4 Überprüfung Bedarf Aktualisierung Richtplan Velo	FFV
G 3: Abstimmung Velo und BehiG	TAB, P+R GS TVS
G 5: Standardisierung Planungs- und Projektierungsprozesse	TAB, Stadtingenieur
G 6: Prozessoptimierung in der Verkehrsplanung	FFV

Zu jedem Thema gibt es ein Aktionsblatt (siehe Anhang I), in dem die Problemstellung, der Regelungsbedarf sowie die Stossrichtungen skizziert wurden. Das Aktionsblatt dient als Gerüst für die Ausarbeitung des jeweiligen Vorgehenskonzepts.

## 5 Weiterführung der Arbeitsgruppe und Umsetzungsplanung

Folgendes weitere Vorgehen (siehe Abb. 1) wird vorgeschlagen:

### Festlegung weitere Bearbeitung

Im Anschluss an die Vernehmlassung des Syntheseberichtes über die erste Phase der Velo-Offensive werden die Themen durch die Leitung der AG an die festgelegten Zuständigen weitergeleitet und die personelle Besetzung für die Bearbeitung definiert. Die Gesamtkoordination liegt bei der Leitung der AG, Hans-Peter Wyss (TAB) und Markus Reichenbach (Kontextplan AG).

### Vorgehenskonzepte und Umsetzungsplanung

Auf einer Startsitung mit der gesamten Arbeitsgruppe werden die Themen priorisiert, Sitzungen und bilaterale Absprachen terminiert sowie Zuständigkeiten definiert.

In den Vorgehenskonzepten wird die jeweilige Bearbeitung / Ausführung der Projekte geplant und der mögliche Beizug Dritter in Form von Teilaufträgen an Externe geprüft.

Die Vorgehenskonzepte fliessen im Anschluss zu einer gesamten Umsetzungsplanung zusammen.

### Finanzierung

Die Finanzierung der Projekte erfolgt über den RFFV oder über das TAB. Sollte ein Projekt die Kosten von 50'000 CHF überschreiten, kann auf der Basis des vernehmlassten Syntheseberichtes ein entsprechender Gemeinderatsantrag (GRA) gestellt werden.

Abbildung 1: Terminplan AG technische, planerische und juristische Aspekte

	2015								2016	2017
	5	6	7	8	9	10	11	12		
<b>Vernehmlassung Synthesebericht</b>	■	■	■	■						
<b>Vorgehenskonzept</b>										
Weiterleitung Themen an Zuständige			■	■	■					
Abklären personelle Besetzung			■	■	■					
Startsitung					●					
Erarbeitung der Vorgehenskonzepte					■	■	■	■		
Umsetzungsplanung								■	■	
Sitzungen AG TPJA						●	●	●	●	
<b>Bearbeitung / Umsetzung</b>										→

## 6 Antragsvorschläge

Die Arbeitsgruppe stellt folgende Anträge:

### **Antrag an die Gesamtprojektleitung der Velo-Offensive**

- Antrag zur Weiterbearbeitung auf der Basis des vorliegenden Berichtes.

## 7 Fazit

Der Themenbereich der AG technische, planerische und juristische Aspekte ist ein wichtiger Querschnittsbereich für die gesamte Velo-Offensive. Die AG schafft die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Umsetzung der Massnahmen der Velo-Offensive.

In der nun abgeschlossenen ersten Arbeitsphase wurde ein grosser Handlungsbedarf identifiziert. Auf vielen verschiedenen Ebenen sowohl strategisch als auch operativ gibt es Bedarf, Klärungen, Anpassungen oder Präzisierungen vorzunehmen. Ebenso sind verschiedene Stellen sowohl der Verkehrsplanung (VP) als auch des Tiefbauamtes (TAB) beteiligt. Entsprechend müssen die definierten Themen und Projekte umfassend und breit abgestützt bearbeitet werden.

Mittel- bis langfristig werden die gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse in das Handbuch Planen und Bauen der Stadt Bern einfliessen. Auf diese Weise bilden sie die Grundlage für alle zukünftigen Projektierungen in der Stadt Bern.

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Terminplan AG technische, planerische und juristische Aspekte	11
--	----

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Themenfelder der AG technische, planerische und juristische Aspekte	5
Tabelle 2: Grundlagen Veloverkehr Bern	7
Tabelle 3: Themen und jeweilige Federführung	9

## Anhang

### Anhang I: Entwurf Aktionsblätter

#### A) Themenfeld Veloführung / Velorouten

<b>A 1: Erkenntlichkeit Velohaupttrouten</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner, Einbezug von SPA</b>	
Problemstellung	Velohaupttrouten sollten von Fahrzeuglenkern MIV und von Velofahrenden rasch als solche erkannt werden
Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Überprüfen: <ul style="list-style-type: none"><li>- der Möglichkeit eines neuen Hinweissignals „Velostrasse“ oder „Velohaupttroute“</li><li>- möglicher roter Markierungen</li><li>- anderer Materialien als Strukturmarkierung</li><li>- Problematik des „Übersignalisierens“, Signale dürfen nicht ihre Wirkung verfehlen, dadurch dass sie nicht mehr wahrgenommen werden</li></ul>
Grundlagen / Bestehende Regelungen	In anderen Ländern wie z.B. den Niederlanden oder Dänemark gibt es auf „Velohaupttrouten“ oder „Velobahnen“ schon entsprechende Markierung und Signalisationen.

<b>A 2: Überprüfung Richtlinien für rote Markierungen</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner, Einbezug von SPA</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Die Richtlinien für den Einsatz von roten Markierungen für die Führung des Veloverkehrs sind zu überprüfen. Derzeit wird jeweils der Einzelfall betrachtet. Es besteht die Forderung, die roten Markierungen ohne Diskussionen im Einzelfall einsetzen zu können.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Erhöhung der Sicherheit durch rote Markierungen gegenüber gestalterischen Aspekte ist zu überprüfen (ausser UNESCO-Perimeter, hier gestalterischer Aspekt unbestritten)  Achtung: Problematik des „Übersignalisierens“, Markierungen dürfen nicht ihre Wirkung verfehlen, dadurch dass sie nicht mehr wahrgenommen werden
Grundlagen Bestehende Regelungen	Richtlinien zum Einsatz von roten Markierungen.

<b>A 3: Überprüfung Richtlinien Veloführung an Baustellen</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Häufig gibt es gefährliche und unklare Situationen bei Baustellen für den Veloverkehr.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Klare Regelungen schaffen und bessere Kontrollen schaffen, Personal entsprechend ausbilden. Ausarbeitung von Empfehlungen (Erkenntnisse aus Zürich einbeziehen)
Grundlagen Bestehende Regelungen	Richtplan Velo

<b>A 4: Überprüfung Veloführung Abbieger</b>	
<b>Federführung: FFV</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Der Veloverkehr kann häufig nur indirekt Linksabbiegen, die Veloführung ist aufgrund fehlender Markierungen häufig nicht klar geregelt, etc.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Offen
Grundlagen Bestehende Regelungen	Richtplan Velo

<b>A 5: Qualität Radstreifen</b>	
<b>Federführung: FFV</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Radstreifen sind häufig unterbrochen oder zu schmal. Radstreifen werden heute eher als Minimalmassnahme angewendet, statt als qualitativ gute Führungsart, was durchaus möglich wäre.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Radstreifenbreiten immer mind. 1.50m, wo möglich deutlich breiter. Vermehrt durchgezogene Linie anwenden. Durchgängigkeit herstellen, vor allem auch über Knoten und bei Haltestellen, auch wenn dies im Gegensatz zu gängiger Praxis steht. Zu beachten sind die Schleppkurven von Lastwagen und Bussen; durchgezogene Streifen nur dann, wenn auch inkl. Schleppkurven die Streifen von LKW und Bussen nicht befahren werden müssen. Die Führung auf der Strasse mit Velostreifen hat grosses Potenzial, sofern diese in hoher Qualität (Durchgängigkeit, Breite, Sichtbarmachung, ggf. mit verbesserter Koordination von LSA)
Grundlagen	Handbuch Planen und Bauen

Bestehende Regelungen	
<b>A 6: Fahrradstrassen (Pilotprojekt): Einführung von Fahrradstrassen – Teilnahme am Pilotprojekt</b>	
<b>Federführung: FFV</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Führung auf Quartierstrassen / T30-Zonen ist häufig durch Parkierung und Rechtsvortritte eingeschränkt.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Einführung der "Fahrradstrasse" eröffnet Möglichkeit, qualitativ hochwertige Routen abseits HVS zu erstellen.
Bemerkungen	ASTRA plant Pilotversuch. Ist es möglich, daran teilzunehmen? Thema ist entsprechend von der Planung vom ASTRA abhängig und muss abgeklärt werden.

<b>A 8: Überprüfung Hindernisse für Velofahrende</b>	
<b>Federführung: FFV, Einbezug von SPA</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Massnahmen im Fahrbahnraum, Horizontale Versätze als Velohindernisse
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Forderung: Grundsätzlich mit reflektierenden Materialien versehen. Zudem Abweislinie/Umrandung mit Abstand von > 50cm zum Hindernis. Als Massnahmen für Durchsetzung der Temporeduktion werden in engen Strassen minimale horizontale Versätze mit reflektierenden Massnahmen eingesetzt. Diese werden von Velofahrern als gefährliches Hindernis betrachtet. In Praxis ist vielfach festzustellen, dass Velofahrer ohne Licht fahren, so hat die Reflektion schlechte Wirkung. → Erhöhung Einsatz Velolicht → mehr bauliche Massnahmen planen und umsetzen Horizontale Versätze werden grundsätzlich baulich oder mit markierter Umrandung ausgeführt. Pfosten alle reflektierend im/ angrenzend Strassenraum. Bei Velostreifen / Velowegen werden diese Massnahme i.d.R nicht eingesetzt.
Grundlagen Bestehende Regelungen	- Signalisationsverordnung SSV - VSS SN Normen - städtische Normalien - Entscheid über weiteren Einsatz dieser Elemente - Anpassung der Normalien

## B) Themenfeld Veloverkehr und Lichtsignalanlagen

<b>B 1: Überprüfung Berechnung Grünzeiten</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Nach Norm minimale Grünzeit für Velofreigabe: 4 Sec (5m/s); bildet Grundlage für Berechnung in Stadt Bern. Problemstellung: Normwerte nicht mehr zeitgemäss.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Bei komplexen Anlagen wird eher Minimalwert angewendet, um möglichst alle Bedürfnisse abzudecken. Dabei wird auf Norm verwiesen. Knappe Grünzeit wird immer wieder kritisiert. VSS berücksichtigt nicht die Geschwindigkeit des Velo beim Losfahren bei Grün. Die zugrunde liegende Geschwindigkeit von 5m/s = ca. 20 km/h ist zu hoch.
Grundlagen Bestehende Regelungen	- VSS SN Norm - HB LSA

<b>B 2: Möglichkeiten der Priorisierung des Veloverkehrs</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Die Priorisierung der verschiedenen Benutzergruppen / Verkehrsteilnehmenden soll überprüft werden.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Derzeit starke Priorisierung des öV: Kompatibilität mit Priorisierung Velo? An welchen Stellen ist die Priorisierung Velo möglich? Bei Fussverkehr: Wie lassen sich Konflikte zwischen Fussgänger-Grün und Velo-Grün lösen?
Grundlagen Bestehende Regelungen	- VSS SN Normen Fussgängerquerungsstellen - Verkehrsregelnverordnung VRV / Signalisationsverordnung SSV

<b>B 3: Lage Anmeldeschleifen</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Anmelde-Schleifen bei Velostreifen; Lage Voranmeldung
Regelungsbedarf Stossrichtungen	<p>Im HB LSA sind Schleifen i.d.R 25m vor LSA und direkt vor LSA vorgesehen. Velofahrende fordern eine frühere Anmeldung, damit Durchfahrt bei LSA mehrheitlich unbehindert erfolgen kann. Möglichkeiten sollen geprüft werden.</p> <p>Überprüfen von Standards im Rahmen von Neubauprojekten / Klärung von Handlungsbedarf in bestehenden Anlagen (Nachrüsten Schleifen / Softwareanpassungen).</p> <p>Klärung unter Einbezug der vielfältigen Einflüssen und Abhängigkeiten der Verkehrsanforderungen (an LSA)</p> <p>Es braucht sorgfältige Abklärungen des weiteren Vorgehens. Die Umsetzungskosten können erst aufgrund von konkreter Projektplanung definiert werden.</p>
Bemerkungen	Situative Berücksichtigung für Verbesserungsmassnahmen notwendig; generelle Umsetzung nicht sinnvoll (unnötige Kosten ohne Verbesserungsmöglichkeiten); unterschiedliche Anlagen können ungehinderte Durchfahrt trotz früherer Schleife nicht gewährleisten (bei FG-Anmeldung, MIV aus Querstrasse etc.)
Grundlagen Bestehende Regelungen	- HB LSA

## C) Themenfeld Veloführung an Haltestellen

C 1/2/4: Veloverkehr und Tramhaltestellen	
Federführung: FFV, Einbezug von SPA	
<p>Problemstellung Regelungslücke</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Unterschiedliche Interessen der Nutzergruppen</b> Unterschiedlichen Interessen von Velo, Fussgänger, BehiG. Z.B. Velo möchte Umfahrung über Trottoir, andere Verbände wehren sich gegen Mischflächen. Das Strassenverkehrsgesetz lässt einen Mischverkehr Velo/Fussgänger auf den Trottoirs auch in Haltestellenbereichen grundsätzlich nicht zu. In diesem Spannungsfeld gilt es, kreativ nach Lösungen zu suchen, welche die Behinderungen für den Veloverkehr reduzieren, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.</li> <li>- <b>Velo und BehiG</b> Es gibt nachzeitigem Kenntnisstand keine legale Lösung, um Forderung Velo / BehiG zu vereinen (siehe auch Thema G3)</li> <li>- <b>Velorouten und Kaphaltestellen</b> Vor allem die Kaphaltestellen Tram stellen häufig Unterbrüche der Velorouten dar. Im Sinne einer eigenständigen durchgehenden Veloinfrastruktur ist auch die 90cm-Durchfahrt eine wesentliche Lücke für viele Benutzende.</li> <li>- <b>Haltekanten und Tramschienen</b> Enger Abstand zwischen hohe Haltekanten und Tramschienen stellen eine Sturzgefahr (insbesondere für Anhänger) dar, Umfahrung der Haltestelle ist nicht standardmässig geregelt. Umfahrung des Engpasses zwischen hoher Kante und Schiene via Gehweg für unsichere Velofahrende und für Velos mit Anhängern</li> <li>- <b>Führung Veloverkehr und Signalisation im Haltestellenbereich</b> Ziel: Verbesserung der technischen Ausgestaltung der Haltestellen, Signalisation und Markierung für den Veloverkehr. Die technische Ausgestaltung und Signalisation für Velos gibt insbesondere bei Tramhaltestellen immer wieder Anlass zu Diskussionen. Leider fehlt in Bern an den meisten Haltestellen der Platz für die Führung einer separaten Velospur hinter der Haltestelle. Einzig beim Kursaal konnte eine solche Lösung realisiert werden. Im Rahmen der Projektierung von Tram Region Bern wurden Normalien für die Gestaltung von Haltestellen erarbeitet.</li> </ul>
<p>Regelungsbedarf Stossrichtungen</p>	<p>Ausarbeitung auf konkreter Ebene Generelle Prüfung der Haltestellen. Umfahrungen auch bei nicht 100%-optimalen Breiten prüfen, das überfahrbare Kapp gemäss Beispiel Wien als Versuch prüfen.</p>

	<p>Umfahrung heute ‚toleriert‘ aber nicht sauber geregelt, verschiedene Anläufe zur Regelung führten zu keinem Ergebnis</p> <p>Mittel/Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufarbeitung/Synthese bereits bestehender Grundlagen zum Thema</li> <li>• Systematische Erhebung und Bewertung des Ist-Zustands bei den Haltestellen (Vorzüge/Mängel)</li> <li>• Erarbeitung kreativer Lösungen für Signalisation/Markierung von alternativen Veloführungen bei Haltestellen</li> <li>• Durchführung eines Pilotprojekts (Bewilligung durch ASTRA nötig)</li> <li>• Erarbeitung und Kommunikation von spezifischen Verhaltensregeln für Velofahrende an Haltestellen.</li> <li>• Prüfung neuer Haltestellentypen, wie sie beispielweise in Wien, Berlin oder Zürich (Teilerhöhungen) in jüngster Zeit realisiert wurden.</li> </ul> <p>Empfehlung</p> <p>Obwohl das Potenzial dieser Massnahme in den relativ engen Strassenverhältnissen Berns möglicherweise bescheiden ist, scheint eine Klärung dieser Frage dennoch wichtig zu sein. Im Rahmen der Weiterbearbeitung durch die AG Velorouten soll in einer ersten Phase geklärt werden, ob sich Handlungsmöglichkeiten entlang der geplanten Velorouten ergeben. In einer nächsten Phase kann sodann überprüft werden, ob die gefundenen Lösungen auch an Haltestellen ausserhalb des Veloroutennetzes angewandt werden können.</p>
<p>Grundlagen Bestehende Regelungen</p>	<p>Normalien, Verschiedene Studien / Gutachten zum Thema Richtplan Veloverkehr, gute Beispiele im Ausland z.B. Wien</p>

<b>C 3: Entwässerung an Tramhaltestellen</b>	
<b>Federführung: TAB, VM / VT, Christian Beiner (P+R)</b>	
<p>Problemstellung Regelungslücke</p>	<p>Der Streifen zwischen Kante und Schiene muss gut entwässert werden auch bei geringem Längsgefälle (Verhinderung Eisbildung)</p>
<p>Regelungsbedarf Stossrichtungen</p>	<p>Aufnehmen in Projektierungsrichtlinie BEM</p>
<p>Grundlagen Bestehende Regelungen</p>	<p>Verschiedene Gutachten zum Thema</p>

## D) Themenfeld Veloverträgliche Tramschienen

D 1: Überprüfung Gleiseinbauhöhe Tramschienen	
Federführung: TAB, P+R, Reto Zurbuchen	
Problemstellung Regelungslücke	Diskussion bzgl. Schienenüberstand 5mm
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Handlungsbedarf klären, Lösungen
Grundlagen Bestehende Regelungen	Gemäss Norm 5mm

D 2: Veloverträgliche Tramschienen	
Federführung: TAB, Stadttingenieur	
Problemstellung Regelungslücke	Tramschienen stellen unbestrittenermassen eine Gefahr für Velofahrende dar. Ziel: Verbesserung der Veloverträglichkeit, bessere Querungsmöglichkeiten, definierte Winkel einhalten  Überprüfen des Schienennetzes zur Optimierung und Markierung von Schienenquerungen für Velos
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Das bestehende Schienennetz kann kurzfristig nicht verändert werden. Allerdings könnte auch eine bessere Markierung der Veloquerungen („Ideallinie“) das Risiko reduzieren.  In den letzten Jahren sind in Zürich und Genf Versuche gemacht worden, wie das Überqueren der Schienen mit technischen Massnahmen sicherer gemacht werden könnte. Der durchschlagende Erfolg ist bisher allerdings ausgeblieben. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus diesen Versuchen sollten deshalb weitere Versuche durchgeführt werden.  Eventuell gemeinsames Vorgehen mit anderen Tramstädten? Erfahrungsaustausch mit den anderen Tramstädten, Forschung und Entwicklung?
Grundlagen Bestehende Regelungen	Richtplan Veloverkehr Ergebnisse aus Zürich und Genf

## E) Themenfeld Veloverträgliche Randabschlüsse

<b>E 1/2: Veloverträgliche Randabschlüsse</b>	
<b>Federführung: TAB, P+R, Reto Zurbuchen</b>	
Problemstellung Regelungslücke	<p><b>Randsteinthematik:</b> Diskussion bzgl. Randsteintypen für Veloüberfahrten</p> <p><b>Trottoirauffahrtsrampen:</b> Trottoirauffahrtsrampe mit Randstein 0cm auf begrenzter Länge</p>
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Handlungsbedarf klären, Lösungen, Anpassung bestehende Normalien
Grundlagen Bestehende Regelungen	Normalien, Normen In Anhang zu VS 640 075 "Hindernisfreies Bauen" 7.1.2 ist punktuelle Auffahrtsrampe für Velos beschrieben „Randsteinlabor“ Zürich

## F) Themenfeld Velo-Parkierung: Spezialregelung für die untere Altstadt

<b>F) Ungenügende Veloparkierung in der unteren Altstadt</b>	
<b>Federführung: AG Veloabstellplätze (inkl. SPA)</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Gemäss Handbuch Planen sind in der unteren Altstadt keine Anbindepfosten zulässig und es werden nur die Ecken der Parkfelder weiss markiert. Deshalb parkieren Autos auf den VeloPP und es fehlen sichere Abschliessmöglichkeiten / Umfallschutz
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Eine bessere Regelung für die untere Altstadt zur Veloparkierung soll erarbeitet werden. Die Zusammenarbeit zwischen SPA und VP ist notwendig. Die verschiedenen Nutzungsansprüche an die untere Altstadt müssen abgewogen und diskutiert werden.
Grundlagen Bestehende Regelungen	Richtplan Veloverkehr

## G) Themenfeld Rechtsgrundlagen

### G 1/4: Überprüfung Bedarf Aktualisierung Richtplan Velo von 2009

#### Federführung: FFV

Problemstellung Regelungslücke	Überprüfen der Grundsätze im Richtplan Veloverkehr: Standards (gemäss Velooffensive) erhöhen und konsequente Anwendung sicherstellen
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Regelmässige Nachführung des Netzes, der Planungsgrundsätze und der 20 wichtigsten anstehenden Massnahmen. Keine vollständige Schwachstellenanalyse erforderlich. Die wichtigsten Massnahmen auf dem definierten Haupttroutennetz genügen für Kommunikation.  Im Sinne der Velooffensive ist die Verbesserung der Standards für den Veloverkehr zu überprüfen und entsprechend im Richtplan Veloverkehr behördenverbindlich festhalten. Die konsequente Anwendung ist sicherzustellen.
Grundlagen Bestehende Regelungen	Städtischer Velorichtplan

### G 3: Abstimmung Velo und BehiG

#### Federführung: TAB, P+R, Reto Zurbuchen

Problemstellung Regelungslücke	Gibt es einen Abstimmungsbedarf zwischen Velo-Offensive und BehiG?
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Abstimmung zwischen BehiG und Velo-Offensive: Seitens Projekt Umsetzung hindernisfreier Raum wurden bereits Schnittstellen und Regelungsbedarf hinsichtlich des Veloverkehrs definiert. Auf dieser Basis soll weitergearbeitet werden.
Grundlagen Bestehende Regelungen	BehiG, Norm

<b>G 5: Standardisierung Planungs- und Projektierungsprozesse</b>	
<b>Federführung: TAB, Stadtgenieur, Einbezug von SPA</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Es gibt teilweise Unklarheiten betreffend der Zuständigkeiten in den Planungs- und Projektierungsprozessen.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	Überarbeitung Zuständigkeiten, evtl. klarere Definition Kap.E 1.2 GöR
Grundlagen Bestehende Regelungen	Handbuch Planen und Bauen Kapitel E 1.2

<b>G 6: Prozessoptimierung in der Verkehrsplanung</b>	
<b>Federführung: FFV</b>	
Problemstellung Regelungslücke	Es wird in der Regel versucht, alle Planungen immer absolut perfekt auszuführen. Dabei werden aber sehr gute Lösungen für 90% der VT verhindert.
Regelungsbedarf Stossrichtungen	„nur“ mehr 90% Perfektion, Formulieren eines „Experimentierartikels“ Pilotprojekte gutes Mittel.

## Anhang II: Erfassung Handlungsbedarf

Regelungsbedarf/-möglichkeit AG TPJ → Aufnahme in AG TPJ
Regelungsbedarf vorhanden, aber keine Regelungsmöglichkeit auf Stadtebene
Kein Regelungsbedarf im Rahmen der AG TPJ

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
<b>1) E-Bikes / CargoBikes</b>					
Parkplätze (CargoBikes) (2)	Ungenügend grossflächige Stellplätze in Stadt / Supermärkten	Anpassung der Richtlinien für Markierungen			Kein Regelungsbedarf: CargoBikes können auch auf „konventionellen“ Veloabstellplätzen parkiert werden → evtl. Bearbeitung durch AG Veloparkierung
Geschwindigkeit sbeschränkung für E-Bikes (3)	E-Bikes sind für zahlreiche Abschnitte bestehender Radwege/Velomassnahmen zu schnell, die Konflikte mit dem Fussverkehr zu gross	Signalisation Geschwindigkeitsbeschränkung für E-Bikes ermöglichen		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: ist Bestandteil des Bundesrechts
Anzahl Kinder (2)	In entsprechenden Fahrrädern dürfen max 2 Kinder	Die SVO müsste entsprechend ergänzt werden, dass CargoBikes mit entsprechenden Einrichtungen auch mehr Kinder transportieren können	VRV, SR 741.11 Art. 63 Abs. 3 & Art. 63 Abs. 4 4		Kein Regelungsbedarf
Fahrradstreifen (2)	Die Fahrradstreifen sind zu schmal für mehrere Velos / Cargo-Bikes	Es braucht breitere Fahrradstreifen		Wird schon angedacht	Kein Regelungsbedarf: Thematik mit den VSS-Normen und Richtplan Veloverkehr abgedeckt
<b>2) Velo-Parkierung</b>					
Parkplätze (CargoBikes) (2)	Ungenügend grossflächige Stellplätze in Stadt / Supermärkten	Anpassung der Richtlinien für Markierungen			Kein Regelungsbedarf: CargoBikes können auch auf „konventionellen“ Veloabstellplätzen parkiert werden → evtl. Bearbeitung durch AG Veloparkierung
Ungenügende Veloparkierung in der unteren	Gemäss Handbuch Planen sind in der unteren Altstadt keine Anbindepfosten zulässig und es werden nur die Ecken der	Bessere Regelung für die untere Altstadt zur Veloparkierung	Richtplan Veloverkehr	Zwischen SPA und VP besteht ein Interessenskonflikt: SPA möchte die Überbelegung der unt. Altstadt	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Altstadt (fehlende Anbindepfosten, minimale Parkierung) (6)	Parkfelder weiss markiert. Deshalb parkieren Autos auf den VeloPP und es fehlen sichere Abschliessmöglichkeiten / Umfallschutz			verhindern und lässt dort keine Velopfosten zu, VP hingegen setzt sich für Veloabstellplätze ein.	
Berechnung Anzahl Veloabstellplätze bei Neubauten (13)			VSS Norm		
<b>3) Veloführung / Velowege</b>					
Fahrradstreifen (2)	Die Fahrradstreifen sind zu schmal für mehrere Velos / Cargo-Bikes	Es braucht breitere Fahrradstreifen		Wird schon angedacht	Kein Regelungsbedarf: die Thematik wird mit den VSS-Normen und dem Richtplan Veloverkehr abgedeckt
Veloführung bei öV-Haltestellen (1)	Zuwenig Platz zur Verfügung zur geordneten Führung der Velos hinter der Wartehalle (Piktogramm genügt nicht / taktil erfassbare Trennung zu den Fussverkehrsflächen erforderlich, jedoch eben aus Platzgründen meist nicht machbar).	Bisher in allen Grossprojekten dazu keine Lösung gefunden (mangels Platzbedarf).	Die Velofahrenden bleiben im Haltestellenbereich auf der Fahrbahn.		Kein Regelungsbedarf: die Thematik muss für jede Haltestelle einzeln betrachtet werden (grosse Unterschiede, es gibt nicht <i>die</i> Haltestelle), die Festlegung von Standards im Rahmen der AG TPJ ist nicht zielführend
Veloführung allenfalls ausserhalb eines Kreisels (Thema bei Viktoriaplatz) (1)	Bei Kreiseln mit Trambetrieb wäre während der Rotphase für den MIV ein konfliktfreier Veloverkehr geradeaus resp. nach rechts abbiegend möglich. Eine entsprechende Signalisation (Veloampel) ist jedoch nur bei Vorhandensein eines Radstreifens zulässig.	Statt der Einfahrt in den Kreisel kann für die Fahrtrichtung der nächsten Ausfahrt ein Bypass für Velos errichtet werden		Vorteil bei Viktoriaplatz: Direkte Fahrtrichtung für Velos ohne unnötiger Halt bei Rot für öV Bevorzugung.	Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: die Thematik ist in nationalen Gesetzen zu regeln  Die Thematik ist verwandt mit dem Versuch für Rechtsabbiegen bei rot in Basel (bis Beendigung dieses Versuchsbetriebs gewährt das ASTRA diesbezüglich keine weiteren Versuche in anderen Städten)
Radstreifen in T30 Zonen (3)	Velohauptverbindungen sollen erkennbar sein	FG und RS in T30 zulassen		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Vgl. nächster Punkt „Erkennbarkeit Velohaupttrouten

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Erkennlichkeit Velohaupttrouten (3)	Velohaupttrouten sollten von Fahrzeuglenkern MIV und von Velofahrende rasch als solche erkannt werden	Neues Hinweissignal „Velostrasse“ oder „Velohaupttroute“ erforderlich	Regelung ähnlich NL	Erneuerung der roten Markierungen, Prüfung anderer Materialien als Strukturmarkierung	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Benutzungspflicht Radwege (3)	Benutzungspflicht verschärft oft die Konflikte auf gemeinsamen Fuss-und Radwegen oder auf der Strasse...	Wegfall Benutzungspflicht ermöglichen		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Kein Regelungsbedarf
Fahrradstrassen (6)	Velofahrende dürfen nicht nebeneinander fahren und haben keinen Vortritt	Einführung von Fahrradstrassen (analog München) wo der Veloverkehr Vortritt hat und Nebeneinanderfahren erlaubt ist	offen	Lead liegt bei ASTRA	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: z.Z. laufen entsprechende Pilotversuche in anderen Städten, analog dazu soll dem ASTRA eine „Berner Lösung“ vorgelegt werden
Veloführung bei Baustellen (6)	Häufig gibt es gefährliche und unklare Situationen bei Baustellen für den Veloverkehr	Klare Regelungen schaffen und bessere Kontrollen schaffen Personal entsprechend ausbilden	Richtplan Veloverkehr		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Ausarbeitung von Empfehlungen (Erkenntnisse aus Zürich einbeziehen)
Netzlücken (fehlende Markierungen zur Veloführung, keine Linksabbiegemöglichkeiten, etc.) (6)	Der Veloverkehr kann häufig nur indirekt Linksabbiegen, Veloführung aufgrund fehlender Markierungen häufig nicht klar geregelt, etc.	offen	Richtplan Veloverkehr		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Netzlücken im Veloalltagsverkehr (9)	Schliessen der Lücken	Realisierungsprogramm	Sachplan Veloverkehr 3.12.14	Lücken 26 - 35	Kein Regelungsbedarf, nur Umsetzungsbedarf
Verifizieren des Netzes der Veloalltagsrouten von kantonaler Bedeutung ((9)	Führt das Netz über verkehrsarme, sichere Routen?	Überprüfung aufgrund einer Detailanalyse - Gibt es weitere Netzlücken? - Wird der Veloverkehr vortrittsberechtigt und direkt geführt?	Sachplan Veloverkehr 3.12.14	Routenoptimierungen 130 - 135	Kein Regelungsbedarf
Konsolidieren des Netzes der Velofreizeitroute n von kantonaler Bedeutung (9)	Wann können die Routen neu signalisiert werden?	- Sternförmige Routenführung aller Routen ausser Route 8 über den Hirschengraben - Linienführung der geänderten Routen 62 und 64 - Neue Linienführung der Route 8	Sachplan Veloverkehr 3.12.14		Kein Regelungsbedarf

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
		- Äusserer und evtl. innerer Ring von Velofreizeitrouen			
Velorouten konkret: Radstreifen (11)	Häufig unterbrochen oder zu schmal. Wird heute eher als Minimalmassnahme angewendet, statt als qualitativ gute Führungsart, was durchaus möglich wäre.	Radstreifenbreiten immer mind. 1.50m, wo möglich deutlich breiter. Vermeehrt durchgezogene Linie anwenden. Durchgängigkeit herstellen, vor allem auch über Knoten und bei Haltestellen, auch wenn dies im Gegensatz zu gängiger Praxis steht.		Die Führung auf der Strasse mit Velostreifen hat grosses Potenzial, sofern diese in hoher Qualität (Durchgängigkeit, Breite, Sichtbarmachung, ggf. mit verbesserter Koordination von LSA)	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Veloroute konkret: Fahrradstrassen (11)	Führung auf Quartierstrassen / T30-Zonen ist häufig durch Parkierung und Rechtsvortritte eingeschränkt.	Einführung der "Fahrradstrasse" eröffnet Möglichkeit, qualitativ hochwertige Routen abseits HVS zu erstellen. Unbedingt an Pilotversuch ASTRA partizipieren.			Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: es wird ein Pilot ausgearbeitet
Überprüfung der Umweltspuren hinsichtlich Benützung durch Veloverkehr (12)	Ausgangslage: In Bern besteht unterdessen ein recht hoher Anteil an separaten Bus- und Trampuren. teilweise sind diese als sog. „Umweltspuren“ für Taxis und Velos befahrbar. Die Umweltspuren in der Stadt Bern entsprechen zumeist nicht den geltenden VSS-Normen, da die Strassenquerschnitte und weitere Rahmenbedingungen dafür nicht genügen. Dies stellt aber nach Auffassung der Arbeitsgruppe zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder für den öV noch den Veloverkehr ein Problem dar. Allerdings hat die Mehrfachbenutzung eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeiten, bzw. eine Verlängerung der Fahrzeiten im öV zur Folge. Es ist zu prüfen, ob allenfalls weitere Separatspuren für Velos geöffnet werden können. Weiter wird vermutet, dass Bern diesbezüglich besser abschneidet als andere Städte. Falls dem so ist, soll dies auch kommuniziert werden.	Ziel: Optimierung des Netzes der Separat- und Umweltspuren in der Stadt Bern. Öffnung für Velofahrende der öV-Separatspuren soweit dies möglich ist. Mittel/Massnahmen: - Systematische Überprüfung des Netzes der Umwelt-/Separatspuren - Massnahmenplan für die Öffnung weiterer Separatspuren, falls Überprüfung Handlungsmöglichkeiten/-bedarf ergibt. - Benchmarking mit anderen Städten hinsichtlich Anteil von Umweltspuren am Total der öVSeparatspuren			Kein Regelungsbedarf
Alternative Velorouten (12)	Ausgangslage: Häufig verlaufen die Routen des öV und der Velos auf den gleichen Strassen und Knoten. Vermutlich gibt es aber auf einigen Strecken und Knoten auch Alternativrouten für Velofahrende, mit denen Konflikte mit dem öV, aber auch dem MIV	Ziel: Erarbeitung, Kommunikation, Signalisation von alternativen Velorouten zur Vermeidung von Konflikten mit öV. Mittel/Massnahme		Empfehlung Die vorgeschlagene Massnahme hat engen Zusammenhang mit dem Thema Velorouten, welches unter der gleichnamigen Arbeitsgruppe (Federführung TAB) bearbeitet wird.	Kein Regelungsbedarf

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
	vermieden werden können. Die FFV ist an der Entwicklung einer Karten-App beteiligt, welche die besten Velorouten für Bern anzeigen soll. Gleichzeitig ist auch die öV-Branche daran, eine „Mobilitäts-App“ zu entwickeln, welche intermodale Lösungen für Mobilitätsbedürfnisse bietet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Identifikation der konfliktträchtigsten Velo/öV-Strecken und –Knoten</li> <li>- Erarbeitung alternativer Velorouten</li> <li>- Wo nötig, Prüfung von baulichen und Markierungs-Massnahmen (z.B. zusätzliche Linksabbiegespuren)</li> <li>- Kommunikation der Routen, Integration in entsprechende Karten-Apps</li> </ul>		Ein Entscheid über eine allfällige Umsetzung kann deshalb erst gefällt werden, wenn die Resultate aus dieser AG vorliegen.	
Zulassung des Veloverkehrs auf Trottoirs unter bestimmten Bedingungen (12)	Ausgangslage: Problematik parallel verlaufender Routen des öV und der Velos auf den gleichen Strassen (vgl. Massnahme 5.7).	<p>Ziel: Entflechtung von Veloverkehr und öV auf stark befahrenen Strassen mit breiten Trottoirs Mittel/Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Systematische Überprüfung/Beurteilung stark befahrener öV/Velorouten zur Eruiierung von Strassenabschnitten, auf welchen eine Zulassung von Velos auf dem Trottoir möglich ist.</li> <li>- Erarbeitung von Pilotprojekten zur Realisierung von Trottoirabschnitten.</li> <li>- Erarbeiten und Kommunizieren von spezifischen Verhaltensregeln für Velofahrende auf Trottoirs.</li> </ul>		<p>Empfehlung</p> <p>Auch hier scheint es wichtig, das Potenzial dieser Massnahme durch eine weitere Bearbeitung im Rahmen der AG Velorouten zu klären. Falls sich Handlungsmöglichkeiten entlang der geplanten Velorouten ergeben, so kann in einer nächsten Phase überprüft werden, ob die gefundenen Lösungen auch ausserhalb des Veloroutennetzes angewandt werden können.</p>	Kein Regelungsbedarf
<b>4) Sicherheit</b>					
Anzahl Kinder (2)	In entsprechenden Fahrrädern dürfen max 2 Kinder	Die SVO müsste entsprechend ergänzt werden, dass CargoBikes mit entsprechenden Einrichtungen auch mehr Kinder transportieren können	VRV, SR 741.11 Art. 63 Abs. 3 & Art. 63 Abs. 4 4		Kein Regelungsbedarf
Verkehrstechnik (10)	Horizontale Versätze als Velohindernisse	<p>Als Massnahmen für Durchsetzung Temporeduktion werden in engen Strassen minimale horizontale Versätze mit reflektierenden Massnahmen eingesetzt.</p> <p>Diese werden von Velofahrern als gefährliches Hindernis betrachtet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entscheid über weiteren Einsatz dieser Elemente</li> <li>- Anpassung der Normalien</li> </ul>	Horizontale Versätze werden grundsätzlich baulich oder mit markierter Umrandung ausgeführt. Pfosten alle reflektierend im/ angrenzend Strassenraum. Bei Velostreifen / Velowegen werden diese Massnahme i.d.R nicht eingesetzt.	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen (ausserhalb von öV-Routen)
Verkehrstechnik (10)	Massnahmen im Fahrbahnraum	Werden grundsätzlich mit reflektierenden Materialien versetzen. Zudem Abweislinie/Umrandung mit Abstand von > 50cm zum Hindernis.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Signalisationsverordnung SSV</li> <li>- VSS SN Normen</li> </ul>	In Praxis ist vielfach festzustellen, dass Velofahrer ohne Licht fahren → Reflektion schlechte Wirkung.	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
		Velofahrende betrachten Massnahmen vielfach als gefährlich.	- städtische Normalien	→ Erhöhung Einsatz Velolicht → mehr bauliche Massnahmen planen und umsetzen	
Winterdienst insbesondere (4)	Müssen die Winterdienst-Standards angehoben werden?			Zusatzfrage: Welche ökologischen Auswirkungen hätte das?	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
<b>5) Signalisation / Markierungen</b>					
Geschwindigkeit sbeschränkung für E-Bikes (3)	E-Bikes sind für zahlreiche Abschnitte bestehender Radwege/Velomassnahmen zu schnell, die Konflikte mit dem Fussverkehr zu gross	Signalisation Geschwindigkeitsbeschränkung für E-Bikes ermöglichen		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: ist Bestandteil des Bundesrechts
Abstand Fahrbahn zu Parkplatzmarkierung (Beginn Parkfeld mit einer Breite 1.90 m) (1)	Abstand nicht definiert. Pro Velo fordert 70-80 cm. Ist relativ viel im Anbetracht der geringen Breite des öffentlichen Raums, der zur Verfügung steht.	50 cm sollten genügen.	Das anzuwendende Mass ist nicht definiert.		Kein weiterer Regelungsbedarf: Überprüfung, was die Norm aussagt; gewünscht werden 80 cm, wenn nicht möglich 50 cm
Durchfahrtsbreite Schiene-Randstein bei Kombihaltstellen (Bus/Tram) mit Ausführung Kassler Sonderbord Stein (1)	Die Durchfahrtsbreite durch die Haltestelle bei einem „normalen“ Randstein beträgt für das Velo 90 cm. Mit Kasseler Sonderbord würde diese noch 70 cm betragen. Für Pro Velo eine nicht machbare Lösung.	Bei Kombihaltstellen kein Einsatz von Kasseler Sonderbord			Kein Regelungsbedarf: Kasseler Sonderbord bei Kombihaltstellen (Tram+Bus) kein Thema
Isolierte Piktogramme (3)	Nur In RS und auf RW erlaubt	Legalisierung der heutigen Anwendungen zwingend erforderlich		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Kein Regelungsbedarf
Velosäcke ohne Radstreifen (3)	Nicht vorgehsehen	Legalisierung vieler bewährter Markierungen erforderlich		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Kein Regelungsbedarf
Erkennlichkeit Velohaupttrouten (3)	Velohaupttrouten sollten von Fahrzeuglenkern MIV und von Velofahrende rasch als solche erkannt werden	Neues Hinweissignal „Velostrasse“ oder „Velohaupttroute“ erforderlich	Regelung ähnlich NL	Erneuerung der roten Markierungen, Prüfung anderer Materialien als Strukturmarkierung	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Rote Markierungen (6)	Rote Markierung als Markierung für Veloverkehr aufnehmen, keine Diskussionen im Einzelfall	Der Einsatz von roten Markierungen dient der Sicherheit, gestalterische Aspekte (ausser UNESCO-Perimeter) sind sekundär	Richtlinien zum Einsatz von roten Markierungen.		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Veloführung bei öV-Haltestellen (1)	Zuwenig Platz zur Verfügung zur geordneten Führung der Velos hinter der Wartehalle (Piktogramm genügt nicht / taktil erfassbare Trennung zu den Fussverkehrsflächen erforderlich, jedoch eben aus Platzgründen meist nicht machbar).	Bisher in allen Grossprojekten dazu keine Lösung gefunden (mangels Platzbedarf).	Die Velofahrenden bleiben im Haltestellenbereich auf der Fahrbahn.		Kein Regelungsbedarf: die Thematik muss für jede Haltestelle einzeln betrachtet werden (grosse Unterschiede, es gibt nicht <i>die</i> Haltestelle), die Festlegung von Standards im Rahmen der AG TPJ ist nicht zielführend
Lichtsignalanlagen: Ausnahmeregelung für Velos bei Rot für den MIV (12)	<p>Ausgangslage: In der Stadt Bern sind in den letzten Jahren an diversen Knoten Kreisel mit bedarfsgesteuerter LSA für den Tramverkehr entstanden. Mit Tram Region Bern werden in den nächsten Jahren weitere Knoten in gleicher Weise umgebaut. Diese im Übrigen sichere und effiziente Lösung hat den Nachteil, dass in vielen Fällen rechtsabbiegender/geradeausfahrender Veloverkehr bei Rot warten muss, obwohl keine Gefahr besteht, bzw. für den Veloverkehr sogar eine sicherere Situation besteht als bei fließendem Strassenverkehr.</p> <p>Das Strassenverkehrsrecht verbietet Velos die Durchfahrt bei Rot. Ausnahmen sind nur möglich, indem spezielle Velo-LSA eingerichtet werden, wofür jedoch Separatspuren für Velos markiert werden müssen. Unter den heutigen gesetzlichen Regelungen kann die Situation nicht verbessert werden. Es ist deshalb nach neuen Regelungen zu suchen.</p>	<p>Ziel: Entwicklung eines Vorschlags für eine gesetzliche Neuregelung für Velos bei bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen für den Tramverkehr an Kreiseln.</p> <p>Mittel/Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, welche ohne bedarfsgesteuerte LSA an Kreiseln mit Tramverkehr auskommen.</li> <li>- Es soll ein Projekt für eine solche Lösung entwickelt werden und beim ASTRA ein Gesuch für eine Bewilligung als Pilotprojekt gestellt werden.</li> </ul>		<p>Empfehlung</p> <p>Eine Änderung der LSA-Regeln an bedarfsgesteuerten LSA für den öV kann – falls hier hinsichtlich Verkehrssicherheit eine unbedenkliche Lösung gefunden wird – eine wesentliche Verbesserung für den Veloverkehr erzielen. Es lohnt sich, dazu einen relativ hohen Aufwand für die Durchführung eines Pilotversuchs zu betreiben. Diese Massnahme ist deshalb mit hoher Priorität weiter zu verfolgen</p>	Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: die Thematik ist in nationalen Gesetzen zu regeln; Versuchsbetrieb ASTRA in Basel läuft
<b>6) Rechtsgrundlagen / Normalien</b>					
Städtischer Velorichtplan (3)	Best. Richtplan ist nett, hat aber keine «Zähne» und deshalb wenig Wirkung	Regelmässige Nachführung des Netzes, der Planungsgrundsätze und der 20 wichtigsten anstehenden Massnahmen		Keine vollständige Schwachstellenanalyse erforderlich. Die wichtigsten Massnahmen auf dem	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: offensiverer Velorichtplan als

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
				definierten Haupttroutennetz genügen für Kommunikation	generelles Ergebnis der Velo-Offensive
Rechtsgrundlage (4)	Worauf stützt sich die Velo-Offensive eigentlich?	Prüfen, ob zusätzliche Rechtsgrundlagen (und in welcher Form) geschaffen werden müssen	abzuklären	Man muss sich einfach klar werden, ob es genügt, die Velo-Offensive anhand einzelner Projekte und unter Wahrung der Finanzkompetenz voranzutreiben oder ob es übergreifende Rechtsgrundlagen braucht	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: offensiverer Velorichtplan als generelles Ergebnis der Velo-Offensive
Werkeigentümerhaftung (im allgemeinen) (4)	Verschärft sich die Werkeigentümerhaftpflicht des Strasseneigentümers durch die Velo-Offensive?			Bisher wurde die Haftpflicht des Strasseneigentümers ziemlich milde gehandhabt. Es besteht die Gefahr, dass sich die Rechtsprechung durch die Velo-Offensive ändert.	Kein Regelungsbedarf
Behindertengleichstellung (4)	Gibt es einen Abstimmungsbedarf zwischen Velo-Offensive und BehiG?	Kann ein allfälliger Abstimmungsbedarf auf Projektstufe befriedigt werden oder besteht ein übergeordneter (konzeptioneller) Abstimmungsbedarf?		Muss unbedingt zusammen mit Behindertenverbänden geklärt werden!	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Abstimmung mit Projekt Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum
Freies Rechtsabbiegen bei Rot	Velofahrende dürfen bei Rot nicht Rechtsabbiegen	Einführung des Rechtsabbiegens für Velofahrende	Offen	Lead liegt bei ASTRA	Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: die Thematik ist in nationalen Gesetzen zu regeln; Versuchsbetrieb ASTRA in Basel läuft
Grundsätze im Richtplan Veloverkehr: Standards (gemäss Velooffensive) erhöhen Konsequente Anwendung (6)	Grundsätze im Richtplan Veloverkehr beschränken sich auf das Minimum und wurden bisher nicht konsequent angewendet, das in der Regel bedeutete meist nur im Ausnahmefall.	Im Sinne der Velooffensive bessere Standards für den Veloverkehr schaffen und behördenverbindlich festhalten (im Richtplan Veloverkehr) und konsequente Anwendung einführen.	Richtplan Veloverkehr		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Standardisierung Planungs- und Projektierungsprozesse (7)	Unklarheiten Zuständigkeiten	Überarbeitung Zuständigkeiten	Handbuch Planen und Bauen Kapitel E 1.2	-	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: evtl. klarere Definition Kap. E 1.2 GöR

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Normen / Normalien (10)	Trottoirauffahrtsrampe mit Randstein 0cm auf begrenzter Länge	In Anhang zu VS 640 075 "Hindernisfreies Bauen" 7.1.2 ist punktuelle Auffahrtsrampe für Velos beschrieben	Anpassung bestehende Normalien		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen (Berücksichtigung „Randsteinlabor“ Zürich)
<b>7) LSA / Kreisel</b>					
Veloführung allenfalls ausserhalb eines Kreisels (Thema bei Viktoriaplatz) (1)		Statt der Einfahrt in den Kreisel kann für die Fahrtrichtung der nächsten Ausfahrt ein Bypass für Velos errichtet werden		Vorteil bei Viktoriaplatz: Direkte Fahrtrichtung für Velos ohne unnötiger Halt bei Rot für öV Bevorzugung.	Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: die Thematik ist in nationalen Gesetzen zu regeln  Die Thematik ist verwandt mit dem Versuch für Rechtsabbiegen bei rot in Basel (bis Beendigung dieses Versuchsbetriebs gewährt das ASTRA diesbezüglich keine weiteren Versuche in anderen Städten)
Indirekte Linksabbieger (3)	Regelung Anordnung Haltebalken, Grösse Warteraum, Markierung Zufahrt Warteraum, Standort LSA	Ermöglichung Standort Velo-LSA hinter Konfliktpunkt mit MIV.		Erfordert Anpassung Bundesrecht	Kein Regelungsbedarf
LSA-Steuerung: Forderung der Veloverbände, dass  - Dosierungsanlagen für den MIV überholt werden können  - Abbiegebeziehungen im Schatten des (priorisierten) öV zugelassen werden. (5)	Es ist gem. Strassengesetz nicht möglich, ein Velo-Grün anzubieten, wenn der Veloverkehr in Konflikt steht mit einem anderen vortrittsberechtigten Verkehrsstrom, wie z.B. ein Fussgängerübergang mit Vortritt, Fussgänger oder ein Kreisverkehr (Linksvortritt). Ebenfalls nicht möglich ist jegliche Art von Velobevorzugung, wenn dem entsprechenden Signal ein geregelter Verkehrsfluss nachfolgt, der grün signalisiert hat. Denkbar wäre in diesen Situationen grundsätzlich, dem Velo gelb blinkend die Fahrt zu ermöglichen (=Durchfahrt möglich, aber kein Vortritt). In Basel ist momentan ein entsprechender Versuch im Gang, bei dem durch eine gelb blinkende Veloampel das Velo legal an den Autos vorbeifahren kann, wenn der MIV zwecks Dosierung oder ÖV-Bevorzugung zurückgehalten wird. Die provisorische Beurteilung ist grundsätzlich positiv. Allerdings entspricht eine solche Beampelung	Durchführung eines Pilotprojekts zu Velobevorzugung mit Gelbblitzen an das ASTRA, Abteilung Strassenverkehr mit dem Ziel, eine Regelung für Standardsituationen zu finden.			Kein Regelungsbedarf: entsprechende Berichte sind vorhanden

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
	erst einem Pilotversuch und ist bisher in den aktuellen Normen nicht vorgesehen. Es ist zwar gut möglich, dass die Normen, bzw. eine entsprechende Velodurchlässigkeit (gelbes Blinken) nach Auswertung des oben genannten Versuchs, überarbeitet werden. Bis dahin kann aber bei alle Stellen, bei denen nachfolgend eine Velodurchlässigkeit durch eine gelb blinkende Veloampel vorgesehen wird, die entsprechende Signalisation nur vorbehältlich der Zustimmung durch das ASTRA angeboten werden.				
Velounfreundliche Lichtsignalanlagen (6)	Lichtsignalanlagen sind mehrheitlich auf ÖV ausgerichtet, lange Wartezeiten für Veloverkehr, überflüssige LSA für Velos	LSA für Velo reduzieren, nur wo absolut nötig Bevorzugung des Veloverkehrs (im Sinne einer Grünen Welle, Optimierungen sind möglich)	Machbarkeitsstudie Grüne Welle für Velofahrende Richtplan Veloverkehr		Kein Regelungsbedarf: entsprechende Berichte sind vorhanden
Kreisel mit LSA zur Sicherung Tramdurchfahrt (8)	Velodurchfahrt möglichst wenig behindern	Spezielle LSA-Regelungen nötig, damit Velo gewisse Beziehungen fahren kann			Kein Regelungsbedarf: entsprechende Berichte sind vorhanden
Verkehrsregelung Lichtsignalanlagen (10)	Generelles Dauergrün bei LSA vor FG-Streifen für Velofahrer	Konflikt FG-Grün mit Velo-Grün - gegenseitige Rücksichtnahme - weniger Stopps für Velofahrer	- Strassenverkehrsrecht CH - VSS SN Normen LSA		Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: ist Bestandteil des Bundesrechts
Verkehrsregelung Lichtsignalanlagen (10)	Generelles Rechtsabbiegen für Velofahrer trotz Rotlicht	Verkehrsversuch läuft (BS)	- Strassenverkehrsrecht CH / Signalisationsverordnung SSV - VSS SN Normen LSA		Keine Regelungsmöglichkeit auf städtischer Ebene: die Thematik ist in nationalen Gesetzen zu regeln; Versuchsbetrieb ASTRA in Basel läuft
Verkehrsregelung Lichtsignalanlagen (10)	Minimale Grünzeit für Velofreigabe nach Norm 4 Sec (5m/s); Grundlage für Berechnung in Stadt Bern. Normwerte nicht mehr zeitgemäss.	Bei komplexen Anlagen wird eher Minimalwert angewendet, um möglichst alle Bedürfnisse abzudecken. Dabei wird auf Norm verwiesen. Knappe Grünzeit wird immer wieder kritisiert.	- VSS SN Norm - HB LSA	VSS berücksichtigt nicht Geschwindigkeit Velo ab Start bei Grün (5m/s = ca. 20 km/h zu hoch)	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Verkehrsregelung Lichtsignalanlagen (10)	Festlegung der Prioritäten für die Berücksichtigung der verschiedenen Benutzergruppen / Verkehrsteilnehmenden	Bei Velolanliegen wird Forderung gestellt, den ÖV nicht so stark zu priorisieren. Nun werden diese Forderungen auch gegenüber dem Fussgängerverkehr gestellt (Reduktion Priorisierung Fussgänger; LSA bei Querungsstellen, Grünzeiten etc.)	- VSS SN Normen Fussgängerquerungsstellen - Verkehrsregelverordnung VRV / Signalisationsverordnung SSV	→ Siehe auch Bemerkungen "generelles Grün" (Pkt 1)	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Verkehrsregelung Lichtsignalanlagen (10)	Anmelde-Schleifen bei Velostreifen; Lage Voranmeldung	HB LSA sind Schleifen i.d.R 25m vor LSA und direkt vor LSA vorgesehen. Forderung Velofahrende auf frühere Anmeldung, damit Durchfahrt bei LSA mehrheitlich unbehindert erfolgen kann.	- HB LSA - Unterschiedliche Anlagen können ungehinderte Durchfahrt trotz früherer Schleife nicht gewährleisten (bei FG-Anmeldung, MIV aus Querstrasse etc.)	Situative Berücksichtigung für Verbesserungsmassnahmen. Generelle Umsetzung nicht sinnvoll (unnötige Kosten ohne Verbesserungsmöglichkeiten).	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Verkehrsregelung Lichtsignalanlagen (10)	Velosignalgeber im Fussgängerbereich	Velosignalgeber bei Priorisierung Velo notwendig. Signalgeber tief ragt in Lichtraumprofil Fussgänger	VSS SN Norm; - Signalgeber tief wird gemäss BehiG nicht akzeptiert - Signalgeber hoch aus Sicht Velofahrer und Verwechslungsgefahr mit MIV nicht optimal - zusätzliche bauliche Massnahmen für Schutz Lichtraumprofil notwendig (Aufbordung von unten, Auskrugung unter Signalgeber)	- Signaltechnisch keine optimalen Produkte vorhanden - verbesserte, abgerundete und schlanke Signalgeber vorhanden. - Bearbeitung in Projekt UHR AG LSA, jedoch ohne Lösung	Kein Regelungsbedarf

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Velorouten konkret: LSA- Knoten (11)	Häufige Unterbrüche der Fahrt.	Prüfen, ob LSA-Koordination für den Veloverkehr verbessert werden kann. Im Idealfall ist dies möglich, ohne andere VT zu beeinträchtigen. Im Rahmen einer Gesamtkonzeption auch zulasten anderer VT.  Versuch freies Rechtsabbiegen unterstützen, resp. teilnehmen.			Kein Regelungsbedarf
<b>8) Haltestellen / öV</b>					
Veloführung bei öV-Haltestellen (1)	Zuwenig Platz zur Verfügung zur geordneten Führung der Velos hinter der Wartehalle (Piktogramm genügt nicht / taktil erfassbare Trennung zu den Fussverkehrsflächen erforderlich, jedoch eben aus Platzgründen meist nicht machbar).	Bisher in allen Grossprojekten dazu keine Lösung gefunden (mangels Platzbedarf).	Die Velofahrenden bleiben im Haltestellenberei ch auf der Fahrbahn.		Kein Regelungsbedarf
Veloumfahrung an Kap- Haltestellen (5)	An den Haltestellen gibt es eine Pattsituation zwischen unterschiedlichen Interessen Velo, Fussgänger, BehiG. Velo möchte Umfahrung über Trottoir, andere Verbände wehren sich gegen Mischflächen. Es gibt nachheutigem Kenntnisstand keine legale Lösung, um Forderung Velo / BeHiG zu vereinen.				Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Ausarbeitung auf konkreter Ebene
Tramschienen (6)	Tramschienen stellen eine Sturzgefahr für Velofahrende dar	Bessere Querungsmöglichkeiten, definierte Winkel einhalten	Richtplan Veloverkehr		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Kaphaltestellen Tram (6)	Enger Abstand zwischen hohe Haltekanten und Tramschienen stellen eine Sturzgefahr (insbesondere für Anhänger) dar, Umfahrung der Haltestelle ist nicht standardmässig geregelt.	Velotaugliche Tramhaltestellen	Richtplan Veloverkehr, gute Beispiele im Ausland z.B. Wien		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Ausarbeitung eines Konzepts
Tramhaltestellen (Kaphaltestelle) (8)	Umfahrung des Engpasses zwischen hoher Kante und Schiene via Gehweg für unsichere Velofahrende und für Velos mit Anhängern	Heute ‚toleriert‘ aber nicht sauber geregelt, verschiedene Anläufe zur Regelung führten zu keinem Ergebnis			Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Ausarbeitung eines Konzepts
Velorouten konkret: Haltestellen (11)	Vor allem die Kaphaltestellen Tram stellen häufig Unterbrüche der Velorouten dar. Im Sinne der oben erwähnten eigenständigen durchgehenden Veloinfrastruktur ist auch die 90cm-Durchfahrt eine wesentliche Lücke für viele Benutzende.	Generelle Prüfung der Haltestellen. Umfahrungen auch bei nicht 100%- optimalen Breiten prüfen, das überfahrbare Kapp gemäss Beispiel Wien als Versuch prüfen.			Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Ausarbeitung eines Konzepts

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Tramhaltestellen (Kaphaltestelle) Entwässerung (8)	Der Streifen zwischen Kante und Schiene muss gut entwässert werden auch bei geringem Längsgefälle (Verhinderung Eisbildung)	Aufnahmen in Projektierungsrichtlinie BEM			Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Generell: Zusammenhang zwischen Top-ÖV und Veloförderung thematisieren (11)	Bekanntermassen ist das Top-ÖV-Angebot einer der wichtigsten Gründe, warum nicht Velo gefahren wird.	Eine Diskussion, die geführt werden muss, wenn die Ziele gemäss Velo-Offensive erreicht werden sollen.			Kein Regelungsbedarf
Durchfahrtsbreite Schiene-Randstein bei Kombihaltestellen (Bus/Tram) mit Ausführung Kassler Sonderbord Stein (1)	Die Durchfahrtsbreite durch die Haltestelle bei einem „normalen“ Randstein beträgt für das Velo 90 cm. Mit Kasseler Sonderbord würde diese noch 70 cm betragen. Für Pro Velo eine nicht machbare Lösung.	Bei Kombihaltestellen kein Einsatz von Kasseler Sonderbord			Kein Regelungsbedarf: an Kombihaltestellen (Tram+Bus) ist der Kasseler Sonderbord kein Thema
Tramschienen: Verbesserung der Veloverträglichkeit (12)	<p>Ausgangslage: Tramschienen stellen unbestrittenermassen eine Gefahr für Velofahrende dar.</p> <p>Das bestehende Schienennetz kann kurzfristig nicht verändert werden. Allerdings könnte auch eine bessere Markierung der Veloquerungen („Ideallinie“) das Risiko reduzieren.</p> <p>In den letzten Jahren sind in Zürich und Genf Versuche gemacht worden, wie das Überqueren der Schienen mit technischen Massnahmen sicherer gemacht werden könnte. Der durchschlagende Erfolg ist bisher allerdings ausgeblieben. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus diesen Versuchen sollten deshalb weitere Versuche durchgeführt werden.</p>	<p>Ziel: Anknüpfend an den Versuchen in Genf und Zürich soll nach technischen Möglichkeiten gesucht werden, wie an neuralgischen Stellen das Überqueren von Tramschienen für Velos mit technischen Massnahmen sicherer gemacht werden kann. Angesichts der bisherigen Schwierigkeiten, dieses Problem zu lösen, soll ein gemeinsames Vorgehen mit den anderen Tramstädten, bzw. den jeweiligen Verkehrsbetrieben und weiteren Stakeholders (VSS, Industrie) gesucht werden Mittel/Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswertung der Ergebnisse der Versuche in Zürich und Genf</li> <li>- Systematische Überprüfung des Schienennetzes zur Optimierung und Markierung von</li> <li>- Schienenquerungen für Velos</li> <li>- Aufbau einer Arbeitsgruppe der Tramstädte, Verkehrsbetriebe und weiteren Stakeholders mit dem Ziel, ein</li> </ul>		<p>Empfehlung:</p> <p>Zur Problematik Tramschienen/Veloverkehr fehlen trotz verschiedener Praxisversuche bisher erprobte Lösungen. Es scheint deshalb unumgänglich, hier einen relativ aufwendigen Weg über Erfahrungsaustausch mit den anderen Tramstädten, Forschung und Entwicklung einzuschlagen.</p>	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
		Forschungsprojekt inkl. technische Versuche durchzuführen.			
öV-Haltestellen: Verbesserung der Veloverträglichkeit (12)	Ausgangslage: Die technische Ausgestaltung und Signalisation für Velos gibt insbesondere bei Tramhaltestellen immer wieder Anlass zu Diskussionen. Leider fehlt in Bern an den meisten Haltestellen der Platz für die Führung einer separaten Velospur hinter der Haltestelle. Einzig beim Kursaal konnte eine solche Lösung realisiert werden. Im Rahmen der Projektierung von Tram Region Bern wurden Normalien für die Gestaltung von Haltestellen erarbeitet. Das Strassenverkehrsgesetz lässt einen Mischverkehr Velo/Fussgänger auf den Trottoirs auch in Haltestellenbereichen grundsätzlich nicht zu. In diesem Spannungsfeld gilt es, kreativ nach Lösungen zu suchen, welche die Behinderungen für den Veloverkehr reduzieren, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.	Ziel: Verbesserung der technischen Ausgestaltung der Haltestellen, Signalisation und Markierung für den Veloverkehr.  Mittel/Massnahmen: - Aufarbeitung/Synthese bereits bestehender Grundlagen zum Thema - Systematische Erhebung und Bewertung des Ist-Zustands bei den Haltestellen (Vorzüge/Mängel) - Erarbeitung kreativer Lösungen für Signalisation/Markierung von alternativen Veloführungen bei Haltestellen - Durchführung eines Pilotprojekts (Bewilligung durch ASTRA nötig) - Erarbeitung und Kommunikation von spezifischen Verhaltensregeln für Velofahrende an Haltestellen. - Prüfung neuer Haltestellentypen, wie sie beispielweise in Wien, Berlin oder Zürich (Teilerhöhungen) in jüngster Zeit realisiert wurden.		Empfehlung  Obwohl das Potenzial dieser Massnahme in den relativ engen Strassenverhältnissen Berns möglicherweise bescheiden ist, scheint eine Klärung dieser Frage dennoch wichtig zu sein. Im Rahmen der Weiterbearbeitung durch die AG Velorouten soll in einer ersten Phase geklärt werden, ob sich Handlungsmöglichkeiten entlang der geplanten Velorouten ergeben. In einer nächsten Phase kann sodann überprüft werden, ob die gefundenen Lösungen auch an Haltestellen ausserhalb des Veloroutennetzes angewandt werden können.	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
<b>9) Priorität / Stellenwert Veloverkehr</b>					
Öffentlichkeitsarbeit (3)	Aktuelle Gesetzliche Grundlagen der Gemeinden und Kantone erlauben meist keine Massnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit	Gesetzliche Grundlage für Öffentlichkeitsarbeit schaffen		Öffentlichkeitsarbeit mit Langfristigem Konzept und mit Konsequenz, Vorbildfunktion der Verantwortlichen	Kein Regelungsbedarf
Übergeordnete Koordination (3)	Übergeordnete Koordination zum Thema Veloverkehr fehlt. Fachstelle ist Teil der VP, muss übergeordnete Entscheide akzeptieren und mittragen	Interessensabwägung muss stärker zugunsten Veloverkehr ausfallen. Diese muss auf übergeordneter Stufe erfolgen oder getragen werden.			Kein Regelungsbedarf
Generell: Priorität im Gesamtverkehr erhöhen (11)	Der Veloverkehr darf in der Raum- und Zeitpriorisierung nicht wie bis anhin an letzter Stelle behandelt werden (nach ÖV, FG, MIV, Gestaltung, Bäumen etc.)	Im Rahmen einer Gesamtkonzeption dem Veloverkehr gezielt Priorität verleihen. Der Veloverkehr hat eigenständige (minimal-)Anforderungen, die durchgängig gewährleistet werden müssen, sowie Optimalanforderungen, welche für die Zielerreichung zumindest abschnittsweise gewährleistet sein müssen.		Veloinfrastruktur als selbstverständliches Gestaltungselement im öffentlichen Raum begreifen	Kein Regelungsbedarf

Themenfeld / Gegenstand	Problemstellung / Regelungslücke	Regelungsbedarf / Stossrichtungen	Grundlagen / Bestehende Regelungen	Weiteres / Bemerkungen	Beurteilung/Entscheid Festlegung weiteres Vorgehen
Verkehrsplanung generell (11)	Es wird in der Regel versucht, alle Planungen immer absolut perfekt auszuführen. Dabei werden aber sehr gute Lösungen für 90% der VT verhindert.	„nur“ mehr 90% Perfektion		Generell: In einem frühen Entwicklungsstadium (und das ist das Velosystem Bern gemessen an den Zielen der Velo-Offensive), steht aus meiner Sicht der Versuch / die Umsetzung vor der Standardisierung und dem Perfektionismus. In diesem Sinne halte ich Pilotprojekte wie z.B. grüne Welle Veloverkehr, Fahrradstrasse, freies Rechtsabbiegen, oder die Adaption von bewährten Lösungen z.B. für Knoten aus den Veloländern NL und DK für sehr wichtig.	Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen: Formulieren eines „Experimentierartikels“
<b>10) Themen aus Prozess TRB</b>					
Gleiseinbauhöhe (5)	Diskussion bezüglich Schienenüberstand 5mm	?	Gemäss Norm 5mm		Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen
Randsteinthematik (5)	Diskussion bezüglich Randsteintypen für Veloüberfahrten				Das Thema wird in die AG TPJ aufgenommen

(1) Adrian Guggisberg, TAB

(2) Alain Bruegger, TCS

(3) Christoph Baehler, ASTRA

(4) Christian Kissling, TAB

(5) Mirjam Bieri, TBF

(6) Judith Albers, Roland Pfeiffer, Fachstelle FVV

(7) Karin Aemmer, SPA

(8) Thomas Ledergerber, bernmobil

(9) Peter Lerch, Kanton Bern

(10) Hans-Martin Baumann, TAB

(11) Thomas von Kaenel, Michael Liebi, Metron, Roland Pfeiffer, Fachstelle FVV

(12) Bericht „Vorschläge für die Verbesserung der Koexistenz von öffentlichem Verkehr und Velofahrenden in der Stadt Bern. Arbeitsbericht der Arbeitsgruppe Velo/öV, 14. November 2014

(13) Beat Isler, TBF