

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date : 04.06.2025	Kommentar von / Commentaire de: Velokonferenz Schweiz	Rückfragen bei / Renseignements chez: Velokonferenz Schweiz, info@velokonferenz.ch
---------------------------	---	---

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Grundsätzliche Einschätzung	T	Die Velokonferenz begrüsst die Überarbeitung und dankt für die geleistete Arbeit. Siehe separate Stellungnahme. Die Velokonferenz begrüsst mit wenigen, unten aufgeführten Ausnahmen die Masse der Norm. Sie sind praxistauglich und notwendig für die Förderung des Veloverkehrs.		
	Wichtigste Forderungen	T	<p>Wir regen folgende Präzisierungen an:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschrieb der Merkmale des Veloverkehrs im Kapitel C: die Kenntnis über die Velovielfalt in den Vordergrund rücken. Eigenschaften des Veloverkehrs neutral beschreiben, Verzicht auf abwertende Formulierungen ▪ Diversität in Abbildungen und Sprache abbilden ▪ Zusammenhang der Abbildung 11 und Tabelle 3 schärfen. Die Abbildung 11 bildet zentrale Sicherheits- und Qualitätsstandards ab, welche für alle Strassen gelten. Entsprechend muss aber die Tabelle 3 angepasst werden – das Erschliessungsnetz, vor allem ausserorts, ist nicht automatisch Mischverkehr. Auch die Abbildung 11 hat Anpassungsbedarf, den wir weiter unten aufführen. <p>Folgende Ergänzungen erachtet die Vks als wichtig für die Förderung des Veloverkehr. Die Vks regt an, die rechtlichen Grundlagen dafür zu schaffen, damit die Anliegen in die Grundnorm Veloverkehr und ggf. in weitere Grundlagen oder Normen aufgenommen werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Roteinfärbung als Qualitäts- und Gestaltungsmerkmal soll analog des Handbuches Velobahnen erwähnt und ermöglicht werden. ▪ Die Erkenntnisse aus der Studie RADBEST sollen aufgenommen und eingeordnet werden: Radstreifen bei Mittelinseln, schmale Kernfahrbahnen, Sharrows ▪ Velopiktogramme auf Velostrassen sollen verbindlich werden, damit zumindest eine minimale nationale Einheitlichkeit entsteht. Zudem soll ein Schriftzug, nach dem Vorbild des Kantons Zürich eingeführt werden. Bei den Velostrassen soll insbesondere auf die Verwendung von roter Farbe hingewiesen werden, nach dem Vorbild Winterthurs. ▪ Vortrittsberechtigte Velofurten an Knoten sollen ermöglicht werden. 		
	Gewisse Definitionen sind zu klären und zu vereinheitlichen.	T	Es ist zu definieren, was geringe Verkehrsmengen bedeuten, da im Dokument dazu unterschiedliche/widersprüchliche Angaben gemacht werden: Kap. 24.2 geringe Verkehrsmenge ausserorts - was heisst «geringe» hier? Kap. 27.1 geringe Frequenzen MIV - was ist «gering» hier? Kap. 27.3 Dimensionierung 3. Spiegelstrich: bei hohen MIV Verkehrsmengen (DTV >3000 Fz/Tag) Kap. 28.2 Kernfahrbahn 4. Spiegelstrich: geringe bis mittlere Verkehrsmenge (DTV >5000 Fz/Tag)		
	Veloparkierung	T	Es ist uns bewusst, dass die Veloparkierung in separaten Normen behandelt wird. Wir regen dennoch an, Querverweise einzubauen, wo dies sinnvoll ist.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch**3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern)****Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)**

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	B	6.7	T	In der Definition der Velostrasse ist auf die Bedeutung und den Zweck dieses wichtigen Infrastrukturelementes hinzuweisen.		
	B	6.8	T	Diese Definition sollte präzisiert werden. Das Velowegnetz stellt das Netz (im Sinne von «Routen») dar und wird daher in erster Linie erst einmal unabhängig von einer Infrastruktur entwickelt (z. B. stellt ja das Netz auch Netzlücken dar...).		
	B		T	Das Kapitel ist mit dem Begriff «Rad-Wanderweg» zu ergänzen: «Rad-Wanderwege sind signalisierte Velowege auf Nebenstrassen. Darauf darf, losgelöst vom Verkehrszweck, nebeneinander gefahren werden.»		
	C	7	T	Dies ist ein wichtiges Kapitel und ein wichtiger Absatz, weil es den Blick öffnen muss, warum Veloinfrastruktur künftig mehr leisten können muss. Hier also zuerst allgemein auf die Vielfalt an Fahrzeugen, an Menschen, an Zwecken hinweisen (nicht nur «Velos» + «E-Bikes»). Eine gute Vorlage besteht im Handbuch Velobahnen, Kap. 2.3		
	C	8	T	Allgemein: Hier sollten die wertenden Aussagen rausgenommen werden und die Anforderungen der Velofahrenden sowie des Velofahrens neutral beschrieben werden. Die Kenntnis dieser Anforderungen ist essenziell. Zu streichen sind Absätze und Aussagen, die falsche Assoziationen wecken, selbst wenn sie gut gemeint sind. Die Reihenfolge der aufgeführten Punkte sollte überdacht werden. Insgesamt sollten diese Aussagen einen positiven Rahmen bilden. Als Vorlage kann auch hier das Kap. 2.3 HB Velobahnen dienen. Wir gehen untenstehend detaillierter darauf ein. Die Velokonferenz bietet gerne an, diese und weitere Teile redaktionell zu begleiten.		
	C	8	T	Einführungstext: Hier sollten die wertenden Aussagen rausgenommen werden («ist eine anspruchsvolle Art», etc), und die Anforderungen der Velofahrenden sowie des Velofahrens neutral beschrieben werden.		
	C	8	T	Erster Spiegelstrich: - Die Reihenfolge sollte angepasst werden: Die Flexibilität soll nicht an erster Stelle aufgeführt werden. Die Veloplanung hat in der Vergangenheit schon oft genug Flexibilität gezeigt. - Zu streichen sind Absätze und Aussagen, die falsche Assoziationen wecken, selbst wenn sie gut gemeint sind: Hier: «kann auf engstem Raum manövriert werden». Bei «ungenügender» Infrastruktur gibt es nicht nur «Fehlverhalten», sondern viele Menschen trauen sich nicht aufs Velo. Das Fehlverhalten scheint uns hier ein unnötiges und missverständliches Argument zu sein.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

C	8	T	Dritter Spiegelstrich: Satz umändern in: «Der Veloverkehr sollte nicht mit dichtem ODER schnellem motorisiertem Verkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche geführt werden.» Eine Bedingung ist bereits ausreichend: Sowohl dichter als auch schneller motorisiertem Verkehr ist subjektiv unangenehm oder sogar gefährlich für Velofahrende.		
C	8	T	Fünfter Spiegelstrich: Den Punkt «Velofahren ist eine soziale Aktivität» begrüssen wir. Velofahren unterscheidet sich diesbezüglich auch nicht vom Unterwegs sein auf anderen Fahrzeugen oder zu Fuss. Beim Velofahren wird dieses Bedürfnis aber noch sehr oft aberkannt und durch die Infrastruktur verunmöglicht. Es ist explizit darauf hinzuweisen, dass Velofahrende gerne Nebeneinanderfahren möchten, und die Infrastruktur dies, wo möglich, erlauben soll.		
C	8	T	Sechster Spiegelstrich: Den Satz "Velofahrende sind schneller als man denkt" umändern. Hier sollten neutral die Anforderungen bezüglich Geschwindigkeit beschrieben werden. Der technisch undefinierte Begriff «(schnelle) E-Bikes» ist zu ersetzen durch «E-Bikes (mit einer Tretunterstützung bis zu 45 km/h)».		
C	8	T	Siebter Spiegelstrich: "Velofahrende haben zum Teil keine Scheinwerfer" spiegeln unserer Meinung nach die Realität nicht wider. Die überwiegende Mehrheit der Velos hat keine Scheinwerfer.		
C	9.1	T	Einführungstext: Den ersten Satz umformulieren in: "Das Verkehrsverhalten von Velofahrenden wird nicht nur beeinflusst durch die Ausgestaltung der Verkehrsanlage und die velospezifischen Eigenschaften, sondern auch durch Bedürfnisse, die es zu kennen gilt." Begründung: Unterschiedliche Verhaltensweisen sind erklärbar. Es geht nicht um das "Fahrkönnen" - eine solche Formulierung würde beim MIV auch nicht zur Anwendung kommen.		
C	9.1	T	Zweiter Abschnitt: Den Satz umformulieren in: «Bedürfnisse und Voraussetzungen von Velofahrenden werden bestimmt durch deren»		
C	9.1	T	Letzter Abschnitt, zweiter Satz: Dies ist Beispiel für die nötige sprachliche Überarbeitung. Es sind einheitliche und inklusive Genderformen und wertneutrale Formulierungen zu wählen. Hier umformulieren in: «So können sich beispielsweise auch geübte Velofahrende unsicher fühlen, wenn sie mit Kindern unterwegs sind.»		
C	9.1	T	Letzter Abschnitt, zweiter Teil: Den Satz umformulieren in: «Wenn die Infrastruktur für gewisse Nutzungsgruppen zu anspruchsvoll ist respektive als unsicher empfunden wird...»		
C	10.1	T	- Bei den Abmessungen eine Bandbreite des Gewichts einfügen, um auf die Bedeutung des Schiebens oder Hebens hinzuweisen. - Bei den Breiten: Grundsätzlich nimmt die Vielfalt an Fahrzeugen und Einsatzzwecken zu. Damit auch die Breiten. - Bei den Höhen: Diese Bemerkungen sind unklar und laden zu Missverständnissen ein. Es ist zu erläutern, wozu die «wichtigen Masse» dienen.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

C	10.2.1	T	- Der letzte Satz ist eine wichtige Aussage, sie ist hervorzuheben: "Die tatsächlichen Schutz- und Komfortbedürfnisse von Velofahrenden verlangen in der Regel nach grösseren Massen als die Sicherheitszuschläge." - Ggf. einen neuen, eigenen Absatz hierzu bilden, denn Velofahrende sind ohne Schutzhülle unterwegs. Sie haben menschliche Abstands- und Sicherheitsbedürfnisse. Diese gehen deutlich über die Berechnung mittels LRP hinaus. Auch wenn dies schwierig zu normieren ist, ist es trotzdem wichtig zu erwähnen. Auf Forschungsbedarf hinweisen.		
C	10.2.2	T	Der Überholabstand in der Norm soll min. 1,5 m betragen: "Als sicherer Überholabstand von motorisierten Fahrzeugen gegenüber Velofahrenden ist innerorts ein Mindestabstand von 1,5 m und ausserorts von 2 m einzuhalten."		
C	10.3.2	R	Den Satz «Im Gefälle steigt die Geschwindigkeit rasch an und erreicht 50km/h und mehr.» umformulieren in: «Im Gefälle kann die Geschwindigkeit durchaus 50km/h und mehr erreichen.»		
C	11	T	Auf VWG hinweisen, dies ist eine gesetzliche Aufgabe.		
C	12.4		Im folgenden Satz «Dazu müssen in der Regel die Vorgaben der Kapitel E und F eingehalten werden.» ist «in der Regel» ist zu streichen.		
C	14	T	Bei der Direktheit resp. dem Umwegfaktor sollte ergänzt werden, dass dies primär ausserorts zur Anwendung kommt. Im Siedlungsgebiet sind grundsätzlich alle Strassen Teil des Velonetzes.		
C	14.4	T	Homogenität als Ziel und Endzustand ist zu begrüßen, darf aber nicht als Vorwand benutzt werden, keine Veloinfrastruktur zu bauen. Wirklich wichtig sind die Durchgängigkeit und die intuitive Routenfindung. «Längere Strecken» und «kurze Abstände» sind zudem zu präzisieren.		
E	16.2	R	In Abbildung 6 sind die Velofahrenden diverser darzustellen, damit auch bei der Planung an alle Menschen gedacht wird.		
E	17.1	T	Zuschläge entlang seitlicher Hindernisse sind darin begründet, dass Velofahrende bei solchen nicht nach rechts ausweichen können. Angesichts der Lenkerhöhe von rund 80 cm bei Schülervelos sollte der Zuschlag von 0,4 m bereits ab dieser Höhe gelten und nicht erst ab 1,3 m.		
E	24.1	T	Tabelle 3 mit HB Velobahnen abgleichen: Geschützte breite Radstreifen sind eine mögliche Führungsform für Velobahnen. Dito Tabelle 6.		
E	24.1, Tabelle 3, Abb. 11	T	Hier braucht es eine Erläuterung, wie die Abb. 11 zu Tabelle 3 steht. Die Anforderungen von Abb. 11 sind flächendeckend überall zu erreichen. Mischverkehr T>50km/h steht im Widerspruch zu Kap 27.1 («Mischverkehr nur bei tiefen Geschwindigkeiten und geringen Frequenzen MIV») und Punkt 12.4, gemäss dessen «alle für den Veloverkehr offenen Strassen und Wege verkehrssicher betrieben werden» müssen. Deshalb ist Mischverkehr bei T>50km/h zu vermeiden.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

E	24.1, Tabelle 3	T	Vorschlag für eine Anpassung der Tabelle 3. Sie braucht zudem einen Verweis auf die Abbildung 11, in der die Werte bezüglich Temporegime und MIV-DTV definiert sind.																																
			<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Erschliessungsnetz</th> <th>Nebenverbindungen</th> <th>Hauptverbindungen</th> <th>Velobahnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Radweg</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Geschützter Radstreifen</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Velostrassen</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Radstreifen</td> <td></td> <td></td> <td>Radwege prüfen, sonst Radstreifen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mischverkehr</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Erschliessungsnetz	Nebenverbindungen	Hauptverbindungen	Velobahnen	Radweg					Geschützter Radstreifen					Velostrassen					Radstreifen			Radwege prüfen, sonst Radstreifen		Mischverkehr						
	Erschliessungsnetz	Nebenverbindungen	Hauptverbindungen	Velobahnen																															
Radweg																																			
Geschützter Radstreifen																																			
Velostrassen																																			
Radstreifen			Radwege prüfen, sonst Radstreifen																																
Mischverkehr																																			
E	24.1, Abb. 11	T	Aus Abb. 11 ist der Text «Mischverkehr Siehe Kap. 24.2.» zu entfernen. Ggf. kann das Wort «Mischverkehr» durch «Ausnahmen» ersetzt werden. So wie es hier steht, erschwert es einerseits die Lesbarkeit der Tabelle (Das Wort «Mischverkehr» figuriert sowohl vor hellblauem Hintergrund als auch vor dunkelblauem Hintergrund) und andererseits suggeriert es, dass Mischverkehr bis T80 eine geeignete Führungsform sei. Die Abbildung könnte zudem evtl. an Klarheit gewinnen, wenn ausserhalb der Abbildung eine Legende für die Farben aufgeführt würde.																																
E	24.1, Abb. 11	T	Die Toleranz des Feldes «Mischverkehr» geht zu weit. Es soll bei einem MIV-DTV von 2'500 Fahrzeugen bereits auf «Radstreifen oder Radweg» wechseln. Die Toleranz des Feldes «Radstreifen oder Radweg» geht zu weit. Es soll bei einem MIV-DTV von max. 10'000 bereits auf «Radweg» wechseln.																																
F	24.1. Tab. 3	R	Fussnote 2): Die Formulierung «auf verkehrsarmen Quartierstrassen» ist zu korrigieren. Auch Veloverkehr ist Verkehr.																																
F	24.2	T	Erster Spiegelstrich: Die Forderung schliesst Radwege zu pauschal aus. Strassenbegleitende Radwege sind nicht dasselbe wie Zweirichtungsradswege. Zudem soll Mischverkehr nicht als Alternative postuliert werden. Einmündungen müssen gut gestaltet sein, übersichtlich etc., um als Gefahrenstellen reduziert zu werden.																																
F	24.2	T	Vierter Spiegelstrich: Ausserorts soll zusätzlich zum Kriterium der «geringen Verkehrsmengen» ebenfalls das Kriterium des geringen Schwerverkehrs-Anteils erfüllt sein.																																
F	24.2	T	Wir schlagen ein zusätzliches Kriterium vor: «Sicherheitsempfinden / subjektive Sicherheit» Dies ist ein wichtiges Kriterium für die Wahl des Transportmittels und soll aufgeführt werden. Es ist klar erwiesen, dass getrennte Radwege von der grossen Mehrheit als sicher und präferierte Führungsform empfunden werden.																																

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

F	25	T	«Hinweise» ergänzen: Vor Einmündungen braucht es eine Lücke in der Parkierung, um die Sichtweiten zu gewährleisten.		
	26	T	Signalisation und Ausgestaltung, vierter Spiegelstrich: Den zweiten Satz folgendermassen anpassen: «In beengten Situationen mit geringem Schwerverkehrsanteil kann diese Breite bis auf 2,75 m reduziert werden, in lokalen Engstellen auch auf weniger (siehe 27.4).»		
F	26	T	Hinweise, zweiter Spiegelstrich: Den Satz «Deshalb müssen Radstreifen genügend breit dimensioniert werden.» ergänzen mit «mind. 1.80 m».		
F	26	T	Hinweise, beim vierten Spiegelstrich: Der Satz «Auf Nebenverbindungen und im Erschliessungsnetz kann von diesem Grundsatz abgewichen werden (siehe Ziffer 27.4).» ist zu streichen. Begründung: Es steht im vorangehenden Satz bereits "wenn möglich". Auch inhaltlich macht dieser Satz keinen Sinn – das Schutzbedürfnis ist auf Nebenverbindungen und im Erschliessungsnetz in gleichem Masse vorhanden. Wir regen an, dass die Empfehlungen von RADBEST hier einfließen.		
F	26	T	Geschützte, (min. 2.20 m) breite Radstreifen sind eine mögliche Führungsform für Velobahnen → Tabelle 6 anhand HB Velobahnen präzisieren		
F	27.1	T	- Unter Generelles fehlt ein Hinweis auf einen tieferen Motorfahrzeugverkehr als in Abb. 11 vorgesehen (DTV bis knapp 5'000 mit Mischverkehr möglich). Wir regen an, auf Möglichkeiten zur Senkung des MIV-DTV, z.B. Teilfahrverbote, hinzuweisen. - Unter "Ausgestaltung und Dimensionierung" wird darauf hingewiesen, Breiten von 6,00 ... 7,00 m zu vermeiden. Solche Breiten sind jedoch vielerorts Tatsache. Wir schlagen vor, entsprechende Hinweise anzugeben, wie mit solchen Breiten umzugehen ist. Denkbar sind insb. die Empfehlungen gemäss RADBEST: Sharrows, schmale Kernfahrbahn.		
F	27.2	T	Wir regen an, dass der Schriftzug «Velostrasse» verbindlich in die Norm aufgenommen wird.		
F	27.2	T	Dritter Spiegelstrich: «muss» durch «soll» ersetzen: «Auf dem entsprechenden Strassenabschnitt muss der (erwartete) Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr mindestens 50% betragen, damit primär Velofahrende von der Massnahme profitieren.»		
F	27.2	T	Mit einem weiteren Spiegelstrich ergänzen: Als Zielbild einfügen, dass Velostrassen frei von Durchgangsverkehr MIV sein sollten.		
F	27.2	R	Ausgestaltung und Dimensionierung, dritter Spiegelstrich: Hier hat sich ein Fehler eingeschlichen: «Entlang von Parkplätzen ist ein Sicherheitstrennstreifen von ≤ 0,75 m vorzusehen.» -> ändern in "grösser-gleich"		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

F	27.2, Abb. 14	T	Ausgestaltung und Dimensionierung, sechster Spiegelstrich: «Die Fahrbahnen entsprechender Strassenabschnitte können mit grossen Fahrradsymbolen gekennzeichnet werden (siehe Abbildung 14).» -> "können" durch "sollen" ersetzen. Damit wird ein national einheitlicheres Bild der Velostrassen geschaffen.		
F	27.4	T	Zweiten Spiegelstrich entfernen, diese Masse 3.60...3.80 m sind keine sicheren Breiten zum Überholen von Velos, auch nicht bei geringem Schwerverkehrsanteil. Empfehlungen der Studie RADBEST aufnehmen: Möglichkeit eines Überholverbots von Velos einführen und klare Markierungen anbringen. «Bei einer Engstelle (weniger 4.25 m) kann ein mindestens 1.8 m breiter rot eingefärbter Velostreifen markieren werden, sofern zuvor und danach auch eine Radstreifenführung besteht.»		
F	28	T	Unter weiteren Führungsformen die Ergebnisse der Studie RADBEST aufnehmen: Sharrows, Radstreifen in Engstellen mit Untermassen MIV, enge Kernfahrbahnen. Diese Führungsformen sollen nicht Standard werden, aber die Verwendung in spezifischen Situationen soll möglich sein.		
F	28.2	T	Erster Spiegelstrich: Es ist zu ergänzen, dass Kernfahrbahnen dann zur Anwendung kommen, wenn keine andere Veloinfrastruktur möglich ist und dass sie dem «Nichts» vorzuziehen sind. Zudem «Verkehrsberuhigungsmassnahmen» ändern in «Massnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs». Veloverkehr ist auch Verkehr, soll aber hier nicht beruhigt werden.		
F	28.2	T	Dritter Spiegelstrich: Folgendermassen ergänzen: «Ausserorts dürfen jedoch einseitige Radstreifen ohne Mittelmarkierung im Sinne einer Steigungshilfe markiert werden. Diese Kernfahrbahnen als Steigungshilfen können bei Bedarf durch sporadische Pfosten geschützt werden.»		
F	28.2	T	Vierter Spiegelstrich: 400 Lastwagen/Tag sind bei 5000 Fz/Tag 8% und somit kein geringer Schwerverkehrsanteil. Es ist vorzuziehen, nur einen Prozentsatz anzugeben und diesen tiefer, bei <4% anzusetzen.		
F	28.2	T	Achter Spiegelstrich: Bei der Aussage zum Unterbruch der KFB bitte ergänzen: "oder eine kurze Mittelmarkierung unter Beibehaltung der KFB". Das Unterbrechen von Kernfahrbahnen bei Fussgänger:inneninseln oder bei wichtigen Linksabbiegern ist schade und der Homogenität abträglich.		
F	28.2	T	Ergänzen: Kernfahrbahnen können auch bei T30 markiert werden.		
F	29.1	T	Die Werte bezüglich Verträglichkeit mit dem Bus sind anzupassen. Obwohl aus Velosicht möglichst auch eine Trennung vom ÖV angestrebt werden sollte, ist in der Schweiz das vordringliche Anliegen, Busstreifen überhaupt für den Veloverkehr zu öffnen. Wir sollten daher nicht unnötige Verbote in die Norm einbauen. Wir schlagen folgende Anpassungen unter Taktfrequenzen vor: - 5-15 Min.: zu prüfen, meist möglich - Unter 5 Min.: im Einzelfall zu prüfen, unter günstigen Voraussetzungen möglich (z.B. Gefälle, ebene Strecke, sehr hoher Anteil Velo, keine Alternative)		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

F	29.2	T	Wir schlagen vor, bei Mischverkehr den Abstand zwischen Gleis und Fahrbahnrand auf min. 1.5 m zu erhöhen.		
F	29.3.1	T	Bei der Führung des Radstreifens hinter der Haltestelle ist es auch wichtig, genügend Abstand, Sichtbarkeit, Transparenz und genügend Sichtweiten bezüglich des Haltestellenhäuschens zu haben (z. B. auf direkt hinter dem Haltestellenhäuschen hervortretende Fussgänger:innen).		
F	29.3.1	T	Bei Führungen über die Tram-Haltestelle und hinter der Tram-Haltestelle sollen auch Mindestmasse von 1.5m möglich sein. Es ist essenziell, dass es in diesen Situationen ein Alternativangebot zur Führung über die Fahrbahn gibt.		
F	Abb. 21	R	In Fahrtrichtung von rechts nach links fehlt auf dem Radweg das Signal 1.30.		
F	29.3.3	T	Der Satz «Aufgrund der Anforderungen an einen hindernisfreien Einstieg können Busbuchten jedoch aus Platzgründen kaum realisiert werden.» bringt keinen Mehrwert und ist zu streichen. Die Realisierungsmöglichkeit von Busbuchten ist situationsabhängig. Für eine pauschalisierte Aussage zur Häufigkeit von entsprechenden Situationen fehlen belastbare Untersuchungsergebnisse.		
F	29.3.3	T	3 m breite Busbuchten sind nicht grundsätzlich sicher und attraktiv für Velofahrende. Der Velostreifen wird von jedem Bus zwei Mal überfahren (toter Winkel von grossen Fahrzeugen). Sicherer ist die Haltestellenumfahrung, welche nicht mehr Platz braucht als eine Busbucht und gleichzeitig den Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehr priorisiert.		
F	29.3.3	R	Es fehlt die Erläuterung zur Mindestbreite von 4.25 m, die in der Abbildung 22 dargestellt ist.		
G	30.2	T	Wir regen an, zu prüfen, ob es bessere Alternativen für Randabschlüsse quer zur Fahrbahn als den Randabschluss A gibt.		
G	30.8	T	Der Satz «Im Veloalltagsnetz ist eine Signalisation zurückhaltend einzusetzen, kann aber insbesondere in Städten und Agglomerationen sinnvoll sein.» ändern in «Im Veloalltagsnetz ist eine Signalisation einzusetzen, wo sie sinnvoll ist. Insbesondere ist dabei an die Bedürfnisse von ungeübteren und ortsunkundigen Velofahrenden zu denken und auf eine sorgfältige Abstimmung der Signalisation von Veloalltag und Velofreizeit zu achten.»		
G	31.1	R	Dritter und vierter Spiegelstrich: In den Klammern ist vor (unerwartetes Fahrverhalten von Velofahrenden) und (abrupte Ausweichmanöver) zusätzlich die Sturzgefahr für die Velofahrenden noch zu erwähnen. Es geht hier in erster Linie um die Sicherheit der Velofahrenden und nicht darum, dass nachfahrende andere Fahrzeuge behindert werden könnten.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

4. Rechtsverbindlichkeit

Caractère juridiquement contraignant

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

ja / *oui*

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

nein / *non*

5. Kosteneinschätzung

Estimation des coûts

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

- kostensteigernd / *augmente les coûts*
- kostenneutral / *n'influence pas les coûts*
- kostensenkend / *baisse les coûts*

Erachten Sie diese Veränderung als
Jugez-vous ce changement comme

- substantiell / *substantiel*
- nicht substantiell / *pas substantiel*