

Senden an / Envoyer à: [vernehmlassung@vss.ch](mailto:vernehmlassung@vss.ch)**1. Basisinformationen****Informations de base**

Datum / Date: 23.06.2025	Kommentar von / Commentaire de: VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Rückfragen bei / Renseignements chez: Edward Weber, <a href="mailto:edward.weber@verkehrsclub.ch">edward.weber@verkehrsclub.ch</a>
-----------------------------	------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Grundsätzliche Einschätzung		Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst die Überarbeitung ausdrücklich, wertet die Vorlage als sehr positiv und dankt für die geleistete Arbeit.		
	Wichtigste Forderungen		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Roteinfärbung als Qualitäts- und Gestaltungsmerkmal soll analog des Handbuches Velobahnen erwähnt und ermöglicht werden.</li> <li>▪ Erkenntnisse Radbest aufnehmen und einordnen: Radstreifen bei Mittelinseln, schmale Kernfahrbahnen, Sharrows</li> <li>▪ Velostrassen: Velopiktogramm verbindlich machen, damit wird zumindest eine minimale nationale Einheitlichkeit geschaffen, zudem Schriftzug einführen, nach Vorbild Kanton Zürich. Bei den Velostrassen insbesondere auf die Verwendung von roter Farbe hinweisen, nach Vorbild Winterthur</li> <li>▪ Vortrittsberechtigte Radweg-Querungen, einschliesslich Velofurten an Knoten ermöglichen, und auf die Möglichkeiten von Markierung und Vertikalversatz hinweisen (vgl. Handbuch Velobahnen, S. 56, Studie zur Entflechtung, S. 58, Standards Veloverkehr Kanton Zürich S. 106).</li> </ul>		
	Veloparkierung		Es ist uns bewusst, dass Veloparkierung in separaten Normen behandelt wird. Nichtsdestotrotz erstaunt es uns, dass in der Grundnorm diese so wenig erwähnt werden.		

**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 Begriffe	5.2 Fahrrad / 5.6 Velo, Veloverkehr	R	In 5.6 wird der Begriff "Velo" als Synonym für "Fahrrad" (5.2) bezeichnet. Demgemäss würden damit nur die "ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf befindenden Personen" angetriebenen Fahrzeuge gemeint. In 5.6 werden unter dem Begriff "Velo" jedoch auch die Motorfahräder subsumiert. Vorschlag: In 5.6 den Satz "Synonym für Fahrrad" streichen.		
	B Begriffe	5.3 Motorfahrrad	R	Wir regen an, hier auch die Benzin-Motorfahräder (Töffli) aufzuführen.		
	B Begriffe	6.3 Radverkehrsanlagen	R	In dieser Aufzählung werden - im Gegensatz zu den Radwegen und -streifen - Abstellanlagen nicht namentlich genannt. Somit fehlt ein Hinweis auf die Anlagen des ruhenden Verkehrs, die in Art. 3 Abs. 2 des Veloweggesetzes erwähnt sind. Wir beantragen, den Begriff explizit aufzuführen.		
	B Begriffe	6.7 Velostrasse	T	Wir beantragen, in der Beschreibung der Velostrassen den Hinweis anzufügen, dass diese frei von motorisiertem Verkehr bzw. zumindest motorisiertem Durchgangsverkehr sein sollen.		

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

C Merkmale des Velos	7 Fahrzeuge auf Radverkehrsanlagen	T	Wichtiges Kapitel und 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 Merkmale des Velos	8 Eigenschaften des Velos	T	Hier die wertenden Aussagen rausnehmen ("ist anspruchsvoll" etc.), und die Anforderungen der Velofahrenden sowie des Velofahrens neutral beschreiben. Die Kenntnis dieser Anforderungen ist essenziell. Insgesamt positiver framen. Eine Vorlage auch hier das Kap. 2.3 HB Velobahnen. Zu streichen sind Absätze, die falsche Assoziationen wecken, selbst wenn sie gut gemeint sind. Zudem Reihenfolge überdenken - nicht mit der Flexibilität anfangen, davon hatte die Veloplanung in der Vergangenheit schon genug. Zu verzichten ist auf folgende Aussagen: - "kann auf engstem Raum manövriert werden" - Bei "ungenügender" Infrastruktur gibt es nicht nur "Fehlverhalten", sondern es wird nicht velogefahren – auch hier unnötige, missverständliche Argumentation – streichen - "Velofahrende sind schneller als man denkt" - hier einfach neutral die Anforderungen bezüglich Geschwindigkeit beschreiben. - "Velofahrende haben zum Teil keine Scheinwerfer" - das haben sie ganz überwiegend nicht! 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 sollte
C Merkmale des Velos	8 Eigenschaften des Velos	T	Dritter Spiegelstrich: Der Veloverkehr sollte weder mit dichtem noch mit schnellem motorisiertem Verkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche geführt werden. Beides ist subjektiv unangenehm oder sogar gefährlich. Veloverkehr sollte auch bei niedrigem Tempo nicht mit dichtem motorisiertem Verkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche geführt werden.  Aufgrund der hohen Bedeutung für die Verkehrssicherheit von Velofahrenden und damit die Planung und Signalisation von Infrastrukturen beantragen wir die Ergänzung folgender Eigenschaften: - schmale Silhouette (beim Punkt "einspurige Fahrzeuge") - geräuscharm (neuer Punkt; mit Hinweis z.B. auf Mofaverbot) - Rechtsfahrgebot (neuer Punkt; mit Hinweis z.B. auf Sicherheitstrennstreifen entlang von Autoparkplätzen)
C Merkmale des Velos	9.1 Nutzergruppen	T	Umformulieren: Wenn die Infrastruktur für gewisse Nutzergruppen zu anspruchsvoll respektive «unsicher» ist...umformulieren in: «als unsicher empfunden wird»
C Merkmale des Velos	10.2.1 Lichtraumprofil		Letzter Satz: "Die tatsächlichen Schutz- und Komfortbedürfnisse von Velofahrenden verlangen in der Regel nach grösseren Massen als die Sicherheitszuschläge." Enorm wichtige Aussage, sie ist hervorzuheben. Ggf. neuen, eigenen Absatz bilden. Velofahrende sind ohne Schutzhülle unterwegs. Sie haben menschliche Abstands- und Sicherheitsbedürfnisse. Diese gehen deutlich über die Berechnung mittels LRP hinaus. Klar, dass dies schwierig zu normieren ist. Trotzdem wichtig zu erwähnen. Auf Forschungsbedarf hinweisen.
C Merkmale des Velos	10.2.2 Überholabstand	T	Wir regen an, den ersten Satz zu ergänzen: «Der sichere Überholabstand von motorisierten Fahrzeugen gegenüber Velofahrenden beträgt je nach Geschwindigkeit 1,00...2,00 m. <u>Innerorts bei 50 km/h beträgt der sichere und von den meisten Velofahrenden als sicher empfundene Abstand mindestens 1,5 Meter.</u> »

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

C Merkmale des Velos	10.4 Verkehrsmengen Veloverkehr	T	Wir erachten eine Verkehrsmenge von 100 Velos pro Spitzenstunde nicht als "wenig". Zudem schlagen wir vor, die Werte für "normal" und "viel" zu differenzieren.		
D Netzplanung	12.1 Hauptverbindungen	T	<p>Folgende Eigenschaften von Verbindungen gelten unseres Erachtens nicht erst für Velobahnen, sondern bereits für Hauptverbindungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Führung auf getrennten Wegen oder auf motorfahrzeugarmen Strassen;</li> <li>– Hartbelag;</li> <li>– keine Absätze, Kanten oder Hindernisse;</li> <li>– Beleuchtung;</li> <li>– gut erkennbare Linienführung, unterstützt durch eingefärbte Beläge und Markierung;</li> <li>– häufige Reinigung und im Winter Schnee- und Eisräumung mit hoher Priorität.</li> </ul> <p>Wir beantragen, diese statt in Kap. 12.2 bereits hier anzufügen.</p>		
D Netzplanung	12.2 Velobahnen	T	<p>Unter «Hoher Ausbaustandard» Klammer ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– gut erkennbare Linienführung, unterstützt durch Markierung (u.a. Leitlinie in der Fahrbahnmitte)</li> </ul>		
D Netzplanung	12.4 Erschliessungsnetz	T	<p>Der Satz "Alle für den Veloverkehr offenen Strassen und Wege müssen verkehrssicher betrieben werden können." kann hier gestrichen und beispielsweise in Kap. 11 platziert werden, da er nicht nur für das Erschliessungsnetz gilt.</p> <p>Wir beantragen zudem, im dritten Satz die Einschränkung "in der Regel" zu streichen. Da es sich um eine Norm handelt, gelten alle Aussagen mit Ausnahme von Rechtsverweisen sowieso nur "in der Regel".</p>		
D Netzplanung	14 Anforderungen an Velowegnetze	T	<p>Wir beantragen, zusätzlich zu den aufgeführten Kriterien auch die Aspekte "Durchgängigkeit" und "Erschliessung" aufzuführen und zu kommentieren (s. Vorschlag unten). Sie sind in Art. 6 Bst. a des VWG als Grundsätze für die Planung von Velowegnetzen genannt.</p> <p><b>Durchgängigkeit</b> Velowegnetze sollen durchgehend sicher befahrbar sein und keine Schwachstellen aufweisen, d.h. durchwegs den Kapiteln 12., E und F entsprechen. Auf Velowegnetzen soll das Velo nicht geschoben werden müssen, Velowege müssen frei befahrbar sein. Dies ist insbesondere für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen und Velofahrende, die Kinder transportieren, von besonderer Bedeutung.</p> <p><b>Erschliessung</b> Velowegnetze für den Alltag müssen insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Einkaufsläden, Freizeit- und Sportanlagen sowie das Freizeitvelowegnetz erschliessen und verbinden. Velowegnetze für die Freizeit müssen insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen erschliessen und verbinden.</p>		

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

D Netzplanung	14.2 Direktheit	T	Wir beantragen, in Tabelle 2 statt des Begriffes "zu vermeiden" "ungenügend" zu verwenden. Einerseits entspricht dies der Logik der anderen Begriffe, andererseits wirkt der Begriff "ungenügend" im Sinne einer Bewertung stärker als "zu vermeiden", der als Handlungsvorschlag daher kommt, der auch ignoriert werden kann.  Die Variable L in der Formel ist dann sinnvoll, wenn keine andere Strasse oder Wegverbindung besteht. Ist eine solche vorhanden, dann sollte mit dieser verglichen werden. Eine gegenüber einer bestehenden Strassen- oder Wegverbindung zusätzliche Höhendifferenz ist nicht akzeptabel.		
D Netzplanung	14.4 Homogenität	R	Bei erst unvollständig realisierten Wegen bzw. Verbindungen kann das Erfordernis der Homogenität als Killerkriterium eingebracht werden, weil im Anschluss noch keine qualitative Strecke vorhanden ist. Wir schlagen deshalb folgende Formulierung vor: "Die Radinfrastruktur muss <b>im Endzustand</b> einen homogenen Ausbaustandard aufweisen; ..."		
E Projektierungsparameter	15 Anlagenbreite und Gesamtbreite	T	Wenn es um den Kostenverteiler von Strassenprojekten geht, sollte der Trennstreifen dem MIV angelastet werden, denn ohne diesen bräuchte es keinen Sicherheitstrennstreifen. Wir beantragen, dies zu erwähnen.		
E Projektierungsparameter	17.1 Zuschläge...	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.		
F Führungsform	24.1. Vorauswahl, Tab. 3	T	Velobahnen sollen u.E. im Normalfall auf MFZ-freien Strassen und nur ausnahmsweise im Mischverkehr geführt werden. Wir schlagen daher vor, die Fussnote 2) wie folgt zu formulieren: "Innerorts werden Velobahnen auch auf motorfahrzeugfreien Velostrassen geführt. Dabei wird der Durchgangsverkehr mittels Fahrverbots und/oder modalen Filtern unterbunden. Zubringerdienste sollen weiterhin möglich sein, daher gilt diese Führungsform als Mischverkehrsform."		
F Führungsform	24.1. Vorauswahl, Abb. 11	T	Tempo 50 und Mischverkehr vertragen sich nicht. Wir schlagen vor, den Mischverkehr mit Tempo 50 nur vorzuschlagen, falls - zusätzlich zum DTV - nur Zubringerverkehr erlaubt ist.		
F Führungsform	24.2 Weitere Kriterien... / Einmündungen...	T	Die Forderung schliesst Radwege viel zu pauschal aus und führt zu keiner Veränderung in unseren Städten. Zudem soll Mischverkehr nicht als Alternative postuliert werden. Einmündungen müssen gut gestaltet sein, übersichtlich etc., um als Gefahrenstellen reduziert zu werden.		
F Führungsform	24.2 Weitere Kriterien... / Geringe Verkehrsmengen ausserorts	T	Wir schlagen vor, den Begriff "geringe Zahl" mit einem Wert, beispielsweise DTV < 500 zu versehen.		

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

F Führungsform	24.2 Weitere Kriterien...	T	Wir schlagen ein weiteres Kriterium vor: Sicherheitsempfinden / subjektive Sicherheit: Wichtiges Kriterium für die Wahl des Transportmittels. Es ist klar erwiesen, dass getrennte Radwege von der grossen Mehrheit als sicher und präferierte Führungsform empfunden wird. Dies muss als wichtiges Kriterium aufgeführt werden (im Stil von "was wollen wir" und nicht "was ist alles schon vorhanden und was können wir noch fürs Velo reinquetschen").		
F Führungsform	24.2 Weitere Kriterien...	T	Ausserorts soll zusätzlich zum Kriterium der «geringen Verkehrsmengen» ebenfalls das Kriterium des geringen Schwerverkehrs-Anteils erfüllt sein.		
F Führungsform	24.3 Prüfung...	T	- In der Auflistung und im Flussdiagramm wird die Vorgehensweise beschrieben und dabei eine Priorisierung vorgenommen. 1. Minderbreiten oder Aufhebung Fahrstreifen, falls dies nicht möglich ist 2. Änderung der Rahmenbedingungen (z.B. Geschwindigkeit, Verkehrsmenge) Die Reduktion der Geschwindigkeit steht für die objektive und subjektive Sicherheit der Velofahrenden aber an erster Stelle (sowohl im Längsverkehr wie auch bei den Knoten). Diese Massnahme ist daher richtigerweise immer als Erste zu prüfen. Nebst dem Sicherheitsgewinn wird bei tieferen Tempi beim MIV Platz gewonnen (geringere Sicherheitszuschläge Kreuzen und Überholen). Dadurch können u.U. die erforderlichen Mindestbreiten eingehalten werden. Wenn nicht werden die Minderbreiten mit tieferen Tempi kompensiert. Wir regen deshalb folgende Änderungen an: a. Im Diagramm: « Minderbreiten oder Aufhebung Fahrstreifen» und «Rahmenbedingungen» untereinander vertauschen b. Analog dazu im Text wie oben aufgeführt die beiden Punkte in ihrer Reihenfolge untereinander vertauschen. - Der Satz "Ausnahmsweise kann eine alternative Linienführung des Veloweges unter Berücksichtigung des Umwegfaktors (siehe Ziffer 14.2) geprüft werden (siehe Abbildung 12)", führt vermutlich dazu, dass er zu oft zu Ungunsten des Velos ausgelegt wird. Wir beantragen, ihn schärfer zu formulieren oder ganz zu streichen.		
F Führungsform	25 Radwege	T	Unter Signalisation und Ausgestaltung ergänzen: – Radwege können vortrittsberechtigt über Strassen mit untergeordneter Bedeutung geführt werden. Das Vortrittsrecht wird mittels Markierungen und Vertikalversätzen verdeutlicht. (vgl. Studie Entflechtung, S. 58).  Hinweis ergänzen: Vor Einmündungen braucht es eine Lücke in der Parkierung, um die Sichtweite zu gewährleisten.		
F Führungsform	25.2 Zweirichtungsradwege	T	Unter Signalisation und Ausgestaltung «insbesondere» ergänzen (vgl. Handbuch Velobahnen, S. 63): – Insbesondere bei grösseren Radverkehrsmengen (...) ist eine Leitlinie in der Radwegmitte vorzusehen.		
F Führungsform	26 Radstreifen / Hinweise	T	Beim vierten Spiegelstrich schlagen wir folgende Ergänzung vor: "Bei zu wenig Platz ist der Radstreifen durchzuziehen, auch wenn dadurch die angrenzende Fahrbahn schmaler als 3,0 m oder bei Engstellen 2,75 m wird. Ist die Fahrbahn zu schmal, ist der Radstreifen rot einzufärben und mindestens 1.8m breit anzulegen."		

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

F Führungsform	27.1 Allgemein und 27.2 Velostrassen	R	In Kap. 27.1 wird ein Sicherheitstrennstreifen von <u>mindestens</u> 0,75 m gefordert, in Kap. 27.2 einer von <u>höchstens</u> 0,75 m. Es handelt sich in Kap. 27.2 mutmasslich um einen Tippfehler.		
F Führungsformen	27.1 Allgemein	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 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.		
F Führungsformen	27.2 Velostrassen	T/R	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir regen an, dass der Schriftzug «Velostrasse» verbindlich in die Norm aufgenommen wird.</li> <li>- "Auf dem entsprechenden Strassenabschnitt muss der (erwartete) Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr mindestens 50% betragen, damit primär Velofahrende von der Massnahme profitieren" - "muss" durch "soll" ersetzen</li> <li>- Entlang von Parkplätzen ist ein Sicherheitstrennstreifen von <math>\leq 0,75</math> m vorzusehen. -&gt; ändern in "grösser-gleich"</li> <li>- Mit einem weiteren Spiegelstrich ergänzen: Als Zielbild einfügen, dass Velostrassen frei von Durchgangsverkehr MIV sein sollten</li> <li>- 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</li> </ul>		
F Führungsformen	27.3 Einbahnstrassen mit Veloverkehr in Gegenrichtung	T	Für die Sicherheit der Velofahrenden ist es wichtig, dass alle Verkehrsteilnehmenden, auch auf einmündenden Strassen von dieser «Ausnahmeregelung» Kenntnis haben. Mit gut sichtbarer Signalisation und Bodenmarkierungen sollte dem Rechnung getragen werden. Wir schlagen deshalb vor, folgende Formulierung verbindlicher zu formulieren: «Der Velogegegenverkehr kann mittels Markierung von Fahrradsymbolen oder Radstreifen visualisiert werden (siehe Abbildung 15)». Ausserdem sollte auch der Bezug gemacht werden, dass der Veloverkehr in Gegenrichtung auch für den MIV sichtbar gemacht werden muss.		
F Führungsformen	27.4 Veloführung in Engstellen	T	Empfehlungen der Studie Radbest aufnehmen: Möglichkeit eines Überholverbots von Velos einführen und klare Markierungen anbringen.		
F Führungsform	27.4 Veloführung..	T	Wir schlagen vor, das mittlere Mass zu streichen, da zu wenig präzise und darum zu oft angewendet. Zudem ist unklar, was mit "geringer Schwerverkehrsanteil" gemeint ist.		
F Führungsform	28 Weitere Führungsformen	T	Bei weiteren Führungsformen die Ergebnisse der Studie Radbest aufnehmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sharrows</li> <li>- RS in Engstellen mit Untermassen MIV</li> <li>- Enge KFB</li> </ul> Soll nicht Standard werden, aber die Möglichkeit dafür öffnen		

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

F Führungsform	28.2 Kernfahrbahn	T	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Dritter Spiegelstrich: Ergänzen bei der Aussage zu KFB ausserorts: 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.</li> <li>- 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 &lt;4% anzusetzen.</li> <li>- Achter Spiegelstrich: Gleicher Absatz. 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.</li> <li>- Ergänzen: Kernfahrbahnen können auch bei T30 markiert werden.</li> </ul>		
F Führungsform	29.1 Veloführung in Busstreifen	T	Gemäss Handbuch Velobahnen ist ein Velo-/Busstreifen auf Velobahnen nicht möglich. Wir schlagen vor, bei Busstreifen grösser/gleich 5,0 m einen Radstreifen von 1,5 m zu markieren.		
F Führungsform	29.2 Veloführung entlang Tram...	T	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir schlagen vor, bei Mischverkehr den Abstand zwischen Gleis und Fahrbahnrand auf 2 m zu erhöhen, da fehlerverzeihend. In der Stadt Gent (Belgien) wird dieses Mass angewendet.</li> <li>- Um ein Ausrutschen auf (nassen) Geleisen zu vermeiden, sollten die Fliehkräfte möglichst gering sein. Wenn es die Platzverhältnisse zulassen, wäre es aus unserer Sicht idealer, wenn die Ausbuchtung mit der Veloführung etwas asymmetrisch verläuft, die Linkskurve dadurch etwas früher einsetzt und das Geleis in gerader Fahrt gequert werden kann.</li> </ul>		
F Führungsform	29.3.1 Führung hinter...	T	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Mass von 1,8 m ist zwar komfortabel, schränkt die Einsatzmöglichkeiten jedoch ein. Zudem muss an dieser Stelle nicht überholt werden können. Daher empfehlen wir das tiefere Mass.</li> <li>- Abb. 18: Bei der Führung des Radstreifens hinter der Haltestelle ist es auch wichtig, genügend Abstand und Sichtbarkeit/Sichtweiten/Transparenz am Haltestellenhäuschen zu haben (z. B. vortretende Fussgänger:innen direkt hinter dem HS-Häuschen)</li> </ul>		
F Führungsform	29.3.3 Führung über die Fahrbahn	T	Busbuchten sind u.E. nicht a priori ungefährlich. Der Radstreifen wird von einem Bus zwei Mal überfahren; zudem werden die Busse von den Velofahrenden häufiger überholt. Wir empfehlen, den entsprechenden Hinweis zu streichen.		
G Bau und Unterhalt	30.1 Fahrbahnbeläge	T	Ergänzender Hinweis: gute Griffigkeit sollte auch für Strassenmarkierungen sichergestellt werden.		
G Bau und Unterhalt	30.2 Randabschlüsse, Trennelemente	T	Hier könnt allenfalls nochmals auf die Bedeutung der Griffigkeit hingewiesen werden, insbesondere wenn die Randabschlüsse in Kurvenlagen befahren werden.		

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

	G Bau und Unterhalt	30.7 Sichtbare Wegführung..	R	Tippfehler: Über- und <b>Über</b> fürhungen		
	G Bau und Unterhalt	31.1 Betrieblicher Unterhalt	R	Dritter und vierter Spiegelstrich: In den Klammern ist vor «unerwartetes Fahrverhalten von Velofahrenden» und «abrupte Ausweichmanöver» die Sturzgefahr noch zu erwähnen. Es geht hier ja 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](mailto:vernehmlassung@vss.ch)

#### 4. Rechtsverbindlichkeit

#### Caractère juridiquement contraignant

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

ja / *oui*

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

nein / *non*

#### 5. Kosteneinschätzung

#### Estimation des coûts

Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als

*Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage,*

kostensteigernd / *augmente les coûts*

kostenneutral / *n'influence pas les coûts*

kostensenkend / *baisse les coûts*

Erachten Sie diese Veränderung als

*Jugez-vous ce changement comme*

substantiell / *substantiel*

nicht substantiell / *pas substantiel*