

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date: 26. September 2024	Kommentar von / Commentaire de: Velokonferenz Schweiz	Rückfragen bei / Renseignements chez: Daniel Sigrist, Geschäftsstelle, info@velokonferenz.ch, 032 365 64 50
-------------------------------------	--	--

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Generelle Bemerkung		<p>Die Norm soll um das Abbiegen bei Rot für den Veloverkehr ergänzt werden. Es sind jedoch weitere Themen aktuell, die in einer Überarbeitung angepasst werden müssen wie die Abmessungen von Radstreifen und Radwegen, die Benutzungspflicht von Radwegen, die durchgehende Einfärbung der Veloinfrastruktur und das Weiterführen von Radstreifen in Engstellen. Zu beachten sind insbesondere die Überarbeitung der Grundnorm "Veloverkehr, Grundlagen", die demnächst in die Vernehmlassung geht, die Vernehmlassung des UVEK zu den besonderen Markierungen bis Ende September 2024, die Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA und der Velokonferenz Schweiz sowie das Handbuch Velobahnen, ebenfalls vom ASTRA und der Velokonferenz Schweiz, das Ende 2024 veröffentlicht werden wird.</p> <p>Eine Anpassung der Norm ausschliesslich für das Abbiegen bei Rot wird dem heutigen Wissensstand nicht gerecht. Es wird empfohlen, mit der Überarbeitung der Norm noch zu warten und bezüglich Abbiegen bei Rot auf das Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen des ASTRA und der Velokonferenz Schweiz hinzuweisen. Die dortigen Erläuterungen wurden ja für den vorliegenden Normentwurf übernommen.</p> <p>Im vorliegenden Formular sind folgend bereits (nicht abschliessend) Hinweise enthalten, wo die Norm geändert oder ergänzt werden müsste.</p> <p>Es ist uns bewusst, dass etliche der formulierten Anliegen noch nicht abschliessend in die Norm integriert werden können. Aufgrund der vorgängig erwähnten Grundlagen und der Studie "Entflechtung der Veloführung in Kreuzungen" des ASTRA von 2022 lassen sich dennoch viele Themen auf einen aktuelleren Stand bringen. Wo neue Regelungen erst erprobt werden, sind zumindest die solche Lösungen behindernden Inhalte aus der Norm zu entfernen.</p>		

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	7		In der Schweiz werden vermehrt abgetrennte Wege für den Veloverkehr gebaut, auch aufgrund des Veloweggesetzes des Bundes. Die Praxis hat gezeigt, dass die Benutzungspflicht für alle inklusive der E-Velos 45 zu Problemen führt. Es sind dies einerseits Sicherheitsbedenken auf den Radwegen wegen zu grosser Geschwindigkeitsdifferenzen und andererseits, dass E-Velo Fahrende schnell vorwärts kommen wollen und dies besser auf der Fahrbahn tun. Die Benutzungspflicht auf Radwegen soll deshalb aufgehoben werden.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

C	9	Überarbeitung der Grundnorm "Veloverkehr, Grundlagen" beachten (bisher SN 640 060) und auf diese Bezug nehmen. In Knoten ist nicht nur die Sicherheit wichtig, sondern auch die intuitive Befahrbarkeit und einfache Orientierung, das zügige Befahren sowie kurze Wartezeiten. Diese Aspekte sind bei der Formulierung einzufügen. Kurze Wartezeiten vermindern zudem die Gefahr von Rotlichtmissachtungen. Ebenso ist zu erwähnen, dass man beim Befahren von Knoten nicht nur sicher ist, sondern sich auch sicher fühlt. <i>Radstreifen auf vortrittsberechtigten Strassen sind im Konfliktbereich von Knoten durchgehend zu markieren (siehe Abbildung 4).</i> Hier auch Radwege erwähnen, allenfalls auch deren Rückführung auf die Fahrbahn mit Radstreifen. Eine getrennte Führung in Knoten ist nicht nur von der Verkehrsmenge abhängig. Ebenso sind die zuführende Führung zum Knoten und die Bedürfnisse der Nutzergruppen zu erwähnen. In Knoten ist die Unfallgefahr am höchsten. Deshalb sind auch die Anforderungen an eine grosszügige und sichere Veloführung in Knoten besonders hoch.		
C	Tab 2	Es sind die Masse der Überarbeitung der Grundnorm "Veloverkehr, Grundlagen" und der Praxishilfe Velowegnetzplanung des ASTRA zu beachten. Generell sind ausserorts nicht Radstreifen sondern Radwege anzustreben. Knoten im Ausserortsbereich soll es gar nicht geben bzw. sind anders zu lösen als mit direktem Linksabbiegen (Mass für "zwischen den Fahrstreifen" ist überflüssig). Vorschlag: Knoten ausserorts weglassen. An dieser Stelle sind auch die Abmessungen von Radwegen ausführlich darzustellen.		
C	11.1	Letzter Absatz zu den Gesamtbreiten. Aktuelle Untersuchungen zeigen, dass der Überholabstand von Velos bei einer Radstreifen von 1.80 m grösser ist als bei 1.50 m. Es kann deshalb auch sinnvoll sein, den Radstreifen durchgehend zu markieren und die Breite des MIV Fahrstreifens zu reduzieren. Da diesbezüglich vieles in Bewegung ist den Absatz mit den generellen Bemerkungen allenfalls ganz weglassen.		
C	11.2	Ergänzung: ausreichend dimensionierte Radien und Manövriert-/Aufstellflächen erwähnen.		
C	13	Gleichzeitig mit der vorliegenden Vernehmlassung läuft eine Vernehmlassung des UVEK zu den besonderen Markierungen. Zu dieser fordert die Velokonferenz Schweiz wie andere Fachorganisationen, Kantone und Städte die Möglichkeit der durchgehenden Einfärbung der Infrastruktur. Die Vorteile sind insbesondere die Sichtbarmachung der durchgängigen Veloinfrastruktur, die Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer, sowie die Orientierung für Velofahrende. Bei der Überarbeitung der vorliegenden Norm ist dies entsprechend zu berücksichtigen bzw. die Ergebnisse der UVEK-Vorlage abzuwarten. Die vollständige Stellungnahme der Velokonferenz Schweiz zum Thema: Link		
D	15.5	Die Veloweiche bei der Kreisel wird bisher kaum angewendet. Allenfalls kann sie als Verbesserung von bestehenden Kreiseln eingesetzt werden für die Verminderung der MIV-Ausfahrtsgeschwindigkeit und damit auch der Geschwindigkeit im Kreisel. Falls die Massnahme drin bleiben soll, etwas umfassender erläutern und allenfalls im Kapitel Kreisel anordnen.		
D	15.6	Darstellung mit grosszügigeren Abmessungen erwünscht (Lastenvelos und Velos mit Anhänger beachten).		
D	15.7	Klammer weglassen: <i>(Durchfahrtsbreite mindestens 4,25 m)</i> . Dies ist situationsbezogen zu klären. Der Radstreifen hilft, dass die Lenker von PW's den Platz für die Vorfahrt an der Kreuzung freilassen. Vgl. auch grundsätzliche Bemerkungen zu C 11.1.		
D	16.1	Abb. 11 verbessern, grosszügiger zeichnen, insbesondere auch bezüglich Fussgängerflächen. Ergänzen mit Variante ohne Insel (Nebenstrassen) und Variante mit Vortritt Veloverkehr (ebenfalls Querung von Nebenstrassen)		
D	16.2	Vorschlag: - bei hohem MIV-Aufkommen oder hoher Geschwindigkeit sind Mittelinseln zwingend. Bei mehr als einem Fahrstreifen andere Lösungen suchen wie z.B. LSA - deshalb Mittelinsel in Standardlösung einzeichnen und auf Ausnahme ohne Mittelinsel hinweisen Begründung: Insbesondere Radwege richten sich an eine breite Nutzergruppe. Solche Querungen sind gefährlich.		
D	16.4	Hinweis, dass mit Breiten des Mittelbereiches > 2.50m die Anlage wesentlich mehr Sicherheit und Komfort aufweist.		

Senden an / Envoyer à: vernehmlassung@vss.ch

E	17.1	Neuste Erkenntnisse zeigen dass die Länge des vorgezogenen Radstreifens wegen des toten Winkels min. 4.0 m betragen sollte. Zudem sollte der Einsatz von Trixi-Spiegeln vorgeschrieben werden wegen der Konflikte mit rechtsabbiegenden LKW. Der geradeausführende Radstreifen muss im Kreuzungsbereich durchmarkiert sein. Vorgrün für Velos ins Kapitel aufnehmen.
E	17.3	Es ist wertvoll zu zeigen, welche Fahrspurkombinationen unbedingt zu vermeiden sind analog Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen S. 80 und 85.
E	17.4	Dies ist keine zeitgemässe, velofreundliche Kreuzung und braucht innerstädtisch zu viel Platz: Darstellung weglassen.
E	17.5	Mit der bereits erwähnten vermehrten Verkehrstrennung sowie der Vermeidung von direktem Linksabbiegen zugunsten von breiterer Veloinfrastruktur am Fahrbahnrand ist das Thema des indirekten Linksabbiegens ausführlich in die Norm aufzunehmen. So ist das indirekte Linksabbiegen beispielsweise auch als System zu erläutern.
E	17.6	Vierter Aufzählungsstrich: der letzte Satz («Bei hohem Schwerverkehrsaufkommen oder häufiger Kolonnenbildung bleibt ein Radstreifen nötig.») ist zu streichen, um die Gleichheit mit den Vorgaben des Bundes (Vollzugshilfe ASTRA «Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen») zu gewährleisten. Die in der Praxis gesammelten Erfahrungen haben zudem gezeigt, dass der entsprechende Punkt keine Probleme verursacht. Sonst keine Bemerkungen, der Inhalt entspricht dem des Handbuchs Veloverkehr in Kreuzungen.
E	18.1	Busspuren sollen generell für den Veloverkehr offen sein. Deshalb in Abb. 21 auch auf der zuführenden Busspur das Velopiktogramm einfügen.
E	18.2	Es ist generell zu vermeiden, dass Veloverkehr zwischen zwei Fahrspuren geführt wird. Eine solche Anordnung schliesst viele Nutzergruppen aus (Bus überholt Velofahrende rechts). Deshalb auch in diesem Fall die Busspur für den Veloverkehr öffnen und zugleich Vorgrün für den Veloverkehr prüfen.
F	19	Unter dem Aspekt einer Veloinfrastruktur für alle sind Kreisel generell kritischer zu behandeln, als dies bisher der Fall war. Zudem ist beispielsweise nicht erwiesen, ob sich schmale Kreiselzufahrten positiv für den Veloverkehr auswirken (20.2, Abb. 24). Als neue Lösungen sollen auch Kreisel mit umlaufenden Radwegen gezeigt werden. Das Kapitel Kreisel ist umfassend zu überarbeiten.

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*