

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date: 12. November 2015	Kommentar von / Commentaire de: Velokonferenz Schweiz, Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne	Rückfragen bei / Renseignements chez: Roland Pfeiffer, roland.pfeiffer@bern.ch, 031 321 70 68 Daniel Sigrist; info@velokonferenz.ch, 032 365 64 50
------------------------------------	---	--

2. Kommentare zur Norm 640 202

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Allgemein	T	<p>Die dieser Norm zugrundeliegende Forschung (Geometrisches Normalprofil für alle Fahrzeugtypen, ETH Zürich, Forschungsauftrag VSS 2000/469, November 2010) untersuchte in erster Linie die Belange des motorisierten Verkehrs. Bei den Velofahrenden wurde lediglich das Abstandsverhalten bei Inseln untersucht. Insofern fehlen empirische Daten, um auch die Masse der Velofahrenden (Sicherheitszuschlag, Bewegungsspielraum) anzupassen. Dies ist ein grosser Mangel bei der Überarbeitung dieser 3 Normen (SN 640 200, SN 640 201, SN 640 202). Im Weiteren wurden die Masse für Velos mit Anhänger, Lastenvelos und E-Bikes nicht berücksichtigt.</p> <p>Antrag: Bei den Breiten bzw. den Lichtraumprofilen sowie den gefahrenen Geschwindigkeiten sind auch Velos mit Anhänger, Lastenvelos und E-Bikes entsprechend zu berücksichtigen.</p> <p>Gemäss Empfehlungen des bfu (Radfahren Sicher im Sattel, 2015, Seite 10; Walter E, Achermann Stürmer Y, Scaramuzza G, Niemann S, Cavegn M. Fahrradverkehr. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2012. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 08, Seite 226) soll der Strassenabstand für Velofahrende aus Sicherheitsgründen mind. 0.7m betragen und der Überholabstand 1.5m. Der Überholabstand von mehr als einem Meter wird auch von Gerichtsurteilen gestützt, vgl. Basler Appellationsgerichts (1988) sowie BGE 6B_576/2007 (http://www.bger.ch/index/jurisdiction/jurisdiction-inherit-template/jurisdiction-recht/jurisdiction-recht-urteile2000.htm)</p> <p>Antrag: Bei den Lichtraumprofilen ist bei den Velos der Strassenabstand (0.7m) und der Überholabstand (1.5m) mitzubedenken.</p>		
			<p>Normen sollten eigentlich in erster Linie den Normalfall abbilden. Aus Sicht Velo ist es daher unverständlich, dass kein Normalfall mit beidseitigem Veloangebot als Beispiel aufgezeigt wird (Verbindungsstrasse und/oder Sammelstrasse). Ebenfalls ist es aus Sicht Velo wünschenswert, dass möglichst wenig Regimewechsel vorgesehen werden. Dies ist bei der Teilstreckenbildung zu berücksichtigen.</p> <p>Antrag: Beispiele aufzeigen Innerorts mit Veloangebot beidseits (Verbindungsstrasse und/oder Sammelstrasse). Regimewechsel innerhalb kurzer Streckenabschnitte sind fürs Velo zu vermeiden.</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	7.2.1, Tab. 2	T	<p>Grundbegegnungsfälle:</p> <p>Bei allen Strassentypen (ausser HLS) sind die Velos im Grundbegegnungsfall zu berücksichtigen.</p> <p>Antrag: Analog der Verbindungsstrassen und Erschliessungsstrassen ist auch bei den Hauptverkehrsstrassen und den Sammelstrassen der Grundbegegnungsfall Personenwagen / Velo aufzunehmen.</p>		
	D, Beispiel 2			<p>Umfahrungsstrasse</p> <p>Bei diesem Beispiel wird keine Aussage zum Veloverkehr gemacht. Entweder gibt es eine von der Fahrbahn abgetrennte Veloinfrastruktur oder sonst muss das Velo in die Begegnungsfälle einbezogen werden.</p> <p>Antrag: Veloverkehr entsprechend erwähnen</p>		

D, Beispiel 3		T	<p>Verbindungsstrasse</p> <p>Gemäss Beschrieb (siehe unter Strassencharakter) wird die Strecke häufig durch Velos benutzt. Als Ziel ist ein Ausbau der Strecke als sichere Verbindungsachse für MIV und Fahrräder vorgegeben. Es ist daher unerklärlich, dass das Velo nicht in den Grundbegegnungsfall aufgenommen wird und zwar beidseits. Die Teilstrecke 1 berücksichtigt das Velo nicht, die Teilstrecke 2 nur bergauf. Damit kann das erklärte Ziel einer sicheren Achse für Fahrräder nicht erreicht werden.</p> <p>Im Weiteren weisen wir daraufhin, dass die aus den Analysen abgeleiteten Fahrbahnbreiten von 7.25 bzw. 7.35 fürs Velo nicht zu empfehlen sind. Ausserorts sind Strassenbreiten von 6.0m bis 7.5m (Velos im Gemischtverkehr) zu vermeiden, vgl. dazu Forschungsauftrag SVI 1999/135; Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus Sicht der Zweiradfahrer.</p> <p>Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Grundbegegnungsfall für diese Strecke ist mit beiseits Velo zu ergänzen (Velo-LW-LW-Velo) - Der Sicherheitszuschlag vom Velo darf nicht ausserhalb der Fahrbahn verlegt werden, ebenso soll der Überholabstand von 1.5m berücksichtigt werden, vgl. Stellungnahmen zu SN 640 200 und SN 640 201 - Die Beispiele haben den Forschungsauftrag SVI 1999/135; <i>Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus Sicht der Zweiradfahrer</i> zu berücksichtigen. 		
D, Beispiel 4		T	<p>Sammelstrasse</p> <p>Gemäss Beschrieb (siehe unter Strassencharakter) wird das Velo im Gemischtverkehr geführt. Als Ziel ist ein Ausbau der Strecke als sichere Verbindungsachse für MIV und Fahrräder vorgegeben. Mit einer geplanten Fahrbahnbreite von 6.2m kann das erklärte Ziel aus Velosicht leider nicht erfüllt werden, da innerorts Fahrbahnbreiten zwischen 6-7m vermieden werden sollten, vgl. dazu Forschungsauftrag SVI 1999/135; Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus Sicht der Zweiradfahrer.</p> <p>Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Grundbegegnungsfall für diese Strecke ist entweder mit beiseits Velo zu ergänzen (Velo-LW-LW-Velo) oder es ist die Fahrbahnbreite auf unter 6.0m zu verkleinern. Die Fahrbahnverengung kann mit einer Temporeduktion auf 30km/h erreicht werden. - Die Beispiele haben den Forschungsauftrag SVI 1999/135; <i>Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus Sicht der Zweiradfahrer</i> zu berücksichtigen. 		
D, Beispiele, 2, 3 und 4	Strecken-analyse	R	<p>Um ein GNP zu erarbeiten werden in der Tabelle 1 „Vorgehen zur Erarbeitung des GNP“ unter der Erfassung der Verkehrsdaten richtigerweise auch die Velos angeführt. Die Verkehrsdaten sollen mit den Velo-DTV ergänzt werden.</p> <p>Antrag für Beispiel 3 und 4: Bei den Verkehrsdaten auch den DTV Velo aufführen.</p>		
D, Beispiel 4	Ziel	R	Langsamverkehr mit Fuss- und Veloverkehr ersetzen.		

4. 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*