

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date:	Kommentar von / Commentaire de:	Rückfragen bei / Renseignements chez:
01. März 2017	VKS_Velokonferenz	Roland Pfeiffer, Präsident; Daniel Siegrist, Geschäftsstelle

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

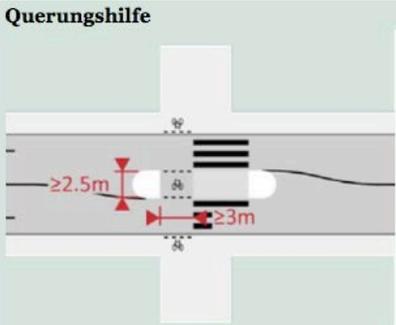
A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Geltungsdauer		Sehr begrenzt: wenn das Rechtsabbiegen für Velos bei Rot in die SSV aufgenommen wird, werden weitere Anpassungen dieser Norm allenfalls sogar vor Inkrafttreten notwendig.		
	Vollständigkeit	T	Aus Sicht Veloverkehr sind weitere Knotenelemente zu ergänzen. Die herausgegriffenen Elemente zeigen z.T. Spezialfälle bei beengten Verhältnissen und eignen sich daher nicht immer als „Normelemente. Wir gehen davon aus, dass eine Norm ja insbesondere die Normalfälle abbilden soll. Auch kommt Tempo 30 zu kurz, handelt es sich doch fast ausschliesslich um Tempo 50-Lösungen. Siehe dazu Kommentar zu den einzelnen Kapiteln. Quels ont été les critères de choix pour détailler certains points par un dessin et pas d'autres, voire renoncer à certains par rapport à l'ancienne norme ? Il serait possible de mentionner sous forme de remarques qu'il existe d'autres situations possibles mais qui ne sont pas représentées.		
	Qualité	R	Norme plus simple et mieux organisée que la version précédente		

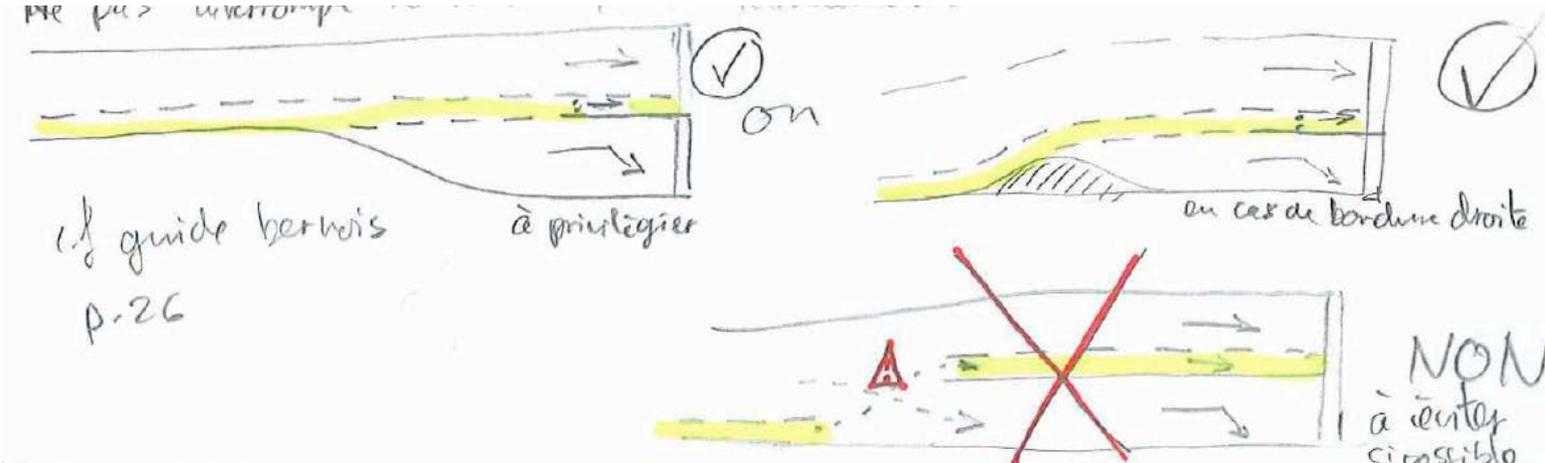
3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern)

Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	B	4	R	Es lohnt sich die Zuteilung von E-Bikes zu klären.		
	B	7.5	T	Die Aussage ist mit einem Hinweis zu ergänzen, dass sich diese Signale eignen, wenn keine Benutzungspflicht für den Veloverkehr bestehen soll.		
	C	8	R	Proposition: lisibilité au lieu de perceptibilité?		
	C	9	T	Ajouter un principe général de limiter le nombre de présélections pour la sécurité des vélos		
	C	9	T	Ajouter la notion de cohérence et/ou logique d'aménagement en complément à l'exigence de la sécurité		
	C	10	T	Thema Hindernisfrei bauen --> vgl. mit Aussagen aus 640 075 --> Trennelemente bei Auf- und Abfahrt sind für den Veloverkehr ein Nachteil.		
	C	11.1, Tab. 1	T	Die Richtwerte der Radstreifenbreiten soll ergänzt werden mit \geq . Damit wird deutlich, dass Zuschläge bei Steigungen etc. noch addiert werden müssen. Textblock ergänzen: Bei hoher Velo-Nachfrage und ausreichenden Platzverhältnissen können insbesondere in städtischen Verhältnissen auch breitere Radstreifen markiert werden. Bedingung ist, dass vor und nach dem Knoten ein Radstreifen mit derselben Breite besteht.		
	C	11.1	T	Figure 1 : Ajouter une ligne jaune supplémentaire facultative du côté de l'accès secondaire pour mieux marquer la voie cyclable		
	C	11.1, Absatz 3	T	Der Satz <i>Bei Fahrstreifenbreiten < 4,25 m ist aus Sicherheitsgründen das Markieren von Radstreifen zu vermeiden.</i> ist zu streichen. Dafür ist Folgendes zu ergänzen: <i>Die Kombination von Mindestmassen des Fahrstreifens und Radstreifens ist sehr heikel, da die Velos dann mit zu geringem Abstand überholt oder abgedängt werden.</i>		

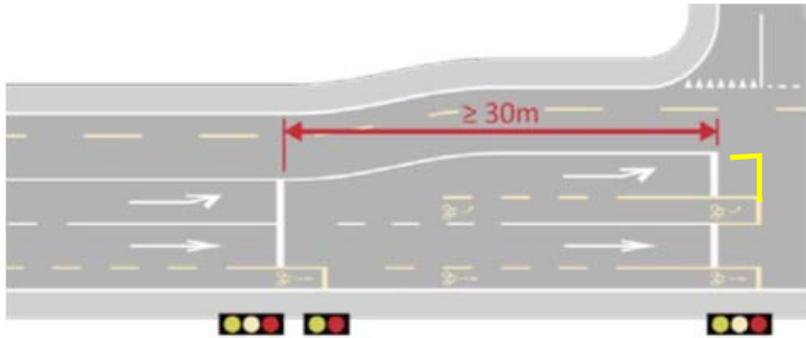
C	12, Abb. 2	T	<p>Der minimale Abstand einer Übergangsstelle von getrennte auf gemischte Führung von 30m bei einer Knotenzufahrt ist ab der Stelle zu messen, wo effektiv die Trennung erfolgt. Also so wie in Abb. 23 und nicht so wie in Abb. 2!</p> <p>Auch hier folgt wieder die Vorgabe des Trennelementes gemäss 640 075 --> überprüfen, ob dies wirklich notwendig ist. Aus Sicht Velo ist es ein Hindernis (ausser es würde velofreundlich umgesetzt = als Zahnücke (punktuell auf 0 abgesenkter Randabschluss) oder sonst ein velofreundlicher Versatz --> dies ist in Norm zu ergänzen</p> <p>Die Abb. stellt eine aus unserer Sicht unübliche Ausgestaltung eines solchen Übergangs dar. Direkt strassenbegleitende Radwege benötigen kein Trennelement (v.a. ohne von der Fahrbahn einbiegenden Velogegegenverkehr) bzw. weisen oft den Platz dafür nicht aus (siehe Bsp. auf Brücken in Basel). Die Anrampung ist in der Abb. im Bereich anzuordnen, wo der Radweg auf die Strasse trifft (30m), danach ist der Radstreifen mit durchgezogener Linie parallel zur Fahrspur zu führen, bevor er unterbrochene Linie aufweist (Angewöhnungsstrecke für mot. Verkehr).</p>		
C	13	T	Ajouter un complément concernant les propriétés techniques du matériau utilisé (marquage ou revêtement coloré?), notamment par rapport aux questions de glissance		
C	13, Absatz 1	T	Der Einsatz der Roteinfärbung sollte nicht nur auf Radstreifen beschränkt werden (Konsequenz: Anpassung Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn). Auch gegenüber Nebenstrassen vortrittsberechtigte Radwege (gemäss Art. 74a, Abs. 4 SSV) sollen Konfliktflächen (gemäss Titel) im Knotenbereich eingefärbt werden können (siehe auch Hinweise zu Abb. 13). Auch die Einfärbung von Velofurten bei deren allfälliger Ergänzung in der Norm sollte aufgenommen werden.		
C	13, 1. Absatz	R	Sind die Sichtverhältnisse ungenügend, muss eine andere Lösung/Knotenform gefunden werden. Es sollte deshalb besser von „Übersichtlichkeit und Verständlichkeit bzw. komplexer Situation“ anstelle von Sichtverhältnissen gesprochen werden.		
C	15.1	T	Dans les remarques : ajouter une note sur la possibilité d'opter pour une variante avec surface teintée ou pavée pour la matérialisation de la zone centrale protégée		
C	15, 1. Absatz „Hinweise“ und Abb. 4	T	Genügende Breiten für den Veloverkehr werden grundsätzlich begrüsst. Es gibt auch reine Veloabbiegebereiche, die nicht gleichzeitig querendem Veloverkehr dienen müssen (mangels einmündender Strasse auf einer Seite). Für deren Breite reichen 2m, 1.60m wäre als Minimalmass ausreichend > Zusätzliche Abb. (im Sinne Var. 1 und Var. 2) und Text entsprechend ergänzen.		
C	14	R	Ziff. 14 wirkt an der jetzigen Stelle etwas unpassend. Entweder zu Ziff 7 nehmen oder ganz weglassen. A mettre dans le chapitre A sur les généralités?		
D	Abb. 11	T	Hier ist die Führungs- und Wartelinie falsch dargestellt. Diese muss die beiden Strassenränder direkt verbinden.		
D	Abb. 12	T	Hier ist die Führungs- und Wartelinie falsch dargestellt. Diese muss die beiden Strassenränder direkt verbinden.		
D	15.1	T	<p>Thema Beschreibung: 2. Absatz: Die Abgrenzung durch je eine Schutzinsel ist zu prüfen. Aber wenn es sich vorwiegend um aus einer Richtung kommende, linksabbiegende Velofahrende handelt, ist die erste Insel nur gut.</p> <p>Thema Beschreibung: 3. Absatz: Ergänzen wie folgt: (...) Strasse <i>in beide Richtungen</i> nach Möglichkeit ≥ 20 m (...)</p> <p>Thema Hinweise: Wenn nur abbiegender Veloverkehr kann Breite auch ≥ 1.50 m betragen.</p>		
D	15	T	Als 15.2 eine zusätzliche Abb. einer Querungshilfe einfügen: Velofurt neben einem FGS als zusätzliches Element zum geschützten Mittelbereich auführen, Evtl. Grafik aus Kt. Bern, AH Anlagen Velo S. 30 einfügen		

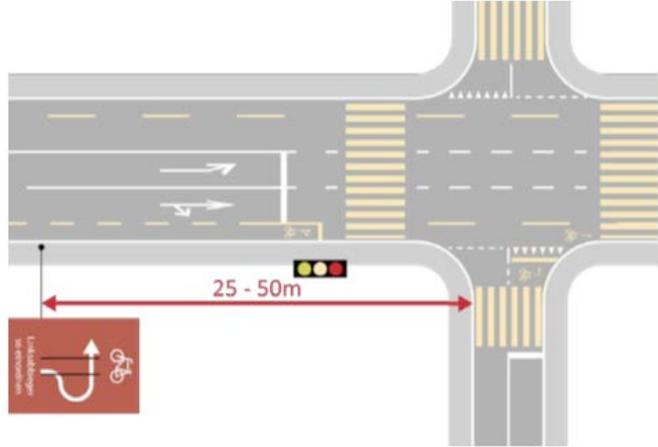
D	15.2	T	<p>Neu: Querungshilfe als zusätzliches Element zum geschützten Mittelbereich aufführen, vgl. Entwurf Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, Seite 26</p> <div data-bbox="533 225 1301 683" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Querungshilfe</p>  <p style="text-align: right;">Bild folgt</p> <p style="text-align: center;">Abbildung 18: (Fig.7)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tiefe des Aufstellbereiches ≥ 2.5 m (mind. 2.0 m) - Breite des Aufstellbereiches: $C \geq 3.0$ m (mind. 1.8 m; bei Querungen nur in eine Richtung mind. 1.5 m) </div>	
D	Abb. 5	R	<p>In der Grafik sind etwas viele Velopiktos vorgesehen. Entscheidend sind die zwei im Einmündungstrichter. Das nach der Einmündung kann definitiv weggelassen werden und eigentlich auch das vor der Einmündung (Ziel ist ja die Sensibilisierung des ab- und einbiegenden motorisierten Verkehrs und nicht des Längsverkehrs). Grundsätzlich kann in Frage gestellt werden, ob die Velopiktos nicht freiwillig sein sollten. So wie es jetzt steht, wirkt es etwas aufgezwängt --> Vorschlag für die Formulierung: Zur Verdeutlichung des Veloverkehrs kann der Radstreifen auf Höhe der Einmündung mit Velopiktogrammen ergänzt werden.</p> <p>Im Text kann ergänzt werden: „Ggf. kann bei spezifischen Örtlichkeiten eine rote Einfärbung realisiert werden“.</p>	
D	16.2	R	Der Fall Busspur/spezielle Spuren fehlt in den nachfolgenden Unterkap.	
C	16.2.2	T	Remarque n°1 : la sécurité est-elle le seul critère à prendre en compte? Qu'en est-il de la cohérence et la continuité du réseau cyclable par exemple?	
C	16.2.2	T	Remarque n°2 : qu'en est-il de la possibilité de marquer un sas seul en tête de présélection de tourner-à-gauche dans le cas où l'espace à disposition est insuffisant pour marquer les deux présélections vélo?	

C	16.2.3, Abb. 7	T	<p>Die gezeigten Varianten (Mischstreifen) bilden einen Spezialfall mit beengten Verhältnissen ab. Unter Hinweis steht das auch so geschrieben. Es ist daher unverständlich, dass das Bsp. so prominent beschrieben wird. Im Prinzip sollten hier die Abb mit vollständigem Radstreifen gezeigt werden (vgl. Entwurf Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, Seite 69). Das bedingt dann auch einen anderen Titel. Und als Ausnahme / Hinweis kann man den Mischstreifen bringen. Vgl auch Kt. Bern, AH Anlagen Velo S. 26 und 27</p> <p>Variante 1 ist im übrigen viel besser als Var. 2, das sollte auch vermerkt werden</p> <p>Remarque 1 : préciser les aménagements dans le cas de voies plus larges (éventuellement compléter le point 16.2.1). En effet, la présélection de tourner à droite doit commencer "derrière" la bande cyclable (cf. Guide bernois p. 26). Avec une surlargeur accueillant la présélection alors que la bande cyclable de tout-droit se poursuit dans l'alignement ou, lorsqu'il n'y a pas de surlargeur mais une bordure continue, opter par un îlot de déflexion de manière à ne pas interrompre la bande cyclable permettant d'aller tout-droit.</p> 	
C	16.2.4	T	Figure 8 : Ajouter un pictogramme au sol avec flèche indiquant le tourner-à-gauche	
C	16.2.4	T	Qu'en est-il de la situation en présence d'un trottoir le long de la bande cyclable? La longueur de 20 m est marquée comme espace partagé, avec séparation des flux? Le cas présenté est très rare en milieu urbain avec trottoir des deux côtés de la chaussée.	

D	16.2.4	T	<p>„Mindestens“ durch „idealerweise“ ersetzen im Satz <i>Anordnung einer Aufstellfläche im Seitenraum mit einer vorgelagerten Aufweitung von idealerweise 20 m Länge</i>. Damit kleinere Aufstellflächen nicht verhindert werden.</p> <p>Weiter ist das Signal anders zu gestalten (wie Kt Bern) Auch wirkt es wie ein Widerspruch, wenn das Signal "vorgelagert" sein soll und der in der Grafik die Zahl "0-30 m steht...</p>			
						
D	16.3	T	<p>Unter Beschreibung ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inseldurchfahrtsbreite 3m oder dann zwischen 3.5-3.75 <p>Unter Hinweis ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei häufigem Stau auf der vortrittsbelasteten Zufahrt kann auch ein durchgehender Radstreifen bis zum Knoten zweckmässig sein. In diesem Fall ist ebenfalls eine LSA- gesteuerter Knoten zu prüfen. - Mittelinsel ist zu schmal dargestellt – schlecht für Fuszgänger, und verharmlosend für den velorelevanten Versatz in der Strasse. <p>Unter Wirkung weglassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den erstem Satz, das ist keine Wirkung und auch keine Begründung für diese Lösung. 			
C	16.3.1	T	<p>Cette configuration est-elle aussi recommandée en cas d'espace restreint ? Selon quels critères? Lorsque le trafic est dense et qu'il y a fréquemment des files d'attente au niveau de l'accès secondaire, une bande cyclable prolongée permet aux vélos de remonter les files d'attente en toute sécurité. Ce cas de figure est-il pris en compte dans la recommandation de la norme?</p>			

1D	16.3.1, Abb. 9	T	Auch wenn es hier nicht um den Fussverkehr geht, suggeriert diese Zeichnung eine viel zu schmale Mittelinsel. Die Längslinien sollten auf Inselfeite der Fahrtrichtung sein, nicht umgekehrt (Abweisung). >Abb. anpassen			
C	16.3.2		Aucun lien à la notion de régime de vitesse de la rue considérée n'est fait. L'aménagement avec îlot est-il la norme quelle que soit la vitesse (zone 30)? Une variante pourrait-elle être la mise en place d'un trottoir continu à la place de la traversée piétonne et donc pas d'îlot?			
D	16.3.2 Abb. 10	T	Die Durchfahrtsbreite neben der Insel sollte ≥ 2.00 m sein, damit der Radstreifen vom Unterhaltsdienst gereinigt bzw. der Schnee geräumt werden kann.			
D	16.3.2, Hinweise		Text anpassen: In städtischen Verhältnissen hat in der Regel keine Insel Platz. Im Eingangsbereich von T30-Zonen kommen auch andere Massnahmen zum Zuge als Inseln, um die Geschwindigkeit zu bremsen. Oft sind anstelle FGS Trottoirüberfahrten vorhanden. > Text anpassen: „Bei beschränkten Platzverhältnissen bzw. tiefem Geschwindigkeitsniveau ausnahmsweise auch ohne Insel möglich.“			
D	16.3.2	T R	Der Fall Knoten mit Velogegegenverkehr in Einbahnstrasse innerhalb T30-Zonen fehlt. Wird bewusst auf T30-Aussagen verzichtet, dann einleitender Hinweis zur Norm nötig (siehe Bemerkungen eingangs), wenn nicht, dann Ergänzung neue Abb. und Text. Inseln zur Abtrennung des Velogegegenverkehrs sind innerhalb T30 nicht nötig, wie grossflächige Erfahrungen in Basel zeigen. Dort wird der Velogegegenverkehr in den Rechtsvortritt einbezogen.			
C	17.1.1	T	Schéma de la situation en cas de piste cyclable prioritaire (cf principe 7a, p. 14 de l'ancienne norme). Si une piste le long d'une route principale est à moins de 2m de la chaussée, les cyclistes gardent la priorité aux carrefours (OCR art. 40, al. 5). Quels seraient les critères de choix entre la variante avec ou sans priorité ? possibilité d'ajouter un principe générale visant à éviter trop de pertes de priorités?			
D	17.1.1, Abb.11	R	Ist zu ergänzen: einerseits mit kurzen Trennlinien bei den Radwegeinmündungen. Andererseits kann die Breite der Insel in Ausnahmefällen und innerorts auch ≥ 2.00 m betragen. Schutzinsel bzw. Inseldurchfahrt entsprechend der Breite des Radweges anpassen. (dieser Hinweis fehlt).			
D	17.1.2	T	Unter Beschreibung ergänzen: - Öffnung bzw. Aufstellfläche genügend gross gestalten, mindestens 10m breit >> ebenfalls in Abb.12 vermessen			
D	17.1.2, Abb. 12	T	Der Einfahrtsbereich des Veloweges (sehr breit analog gegenüberliegende Strasse) sollte zu Vorbeugung falsch fahrenden MIV's mit Velopiktogramm versehen werden.			
D	17		Der Fall Kreisel fehlt hier (Bsp. Kreisel Flughafenstrasse / Schlachthofstrasse in Basel, Illnau-Effretikon, Kt Zürich) und sollte ergänzt werden.			

D	18.1, Abb. 13	T	<p>Auf der Nebenstrasse Zusatztafel 5.31 sowie zwei entgegengesetzte Richtungspfeile 5.07 ergänzen</p>  <p>Je nach Situation kann auch eine Rotfärbung genügen. Aber ein Versatz wird bevorzugt.</p>		
D	18.2	T	<p>In Abb. 14 sollte eine minimale Breite (z. B. 2.50 m) des Mittelbereichs aufgenommen werden. Die Grafik ist zu ergänzen mit gelben gestrichelten Linien bei der Einfahrt in den Radweg, auch die Trennlinie zwischen Ein- und Ausfahrt ist gelb zu markieren (sofern es sich um einen reinen Radweg handelt). Anstelle der vorgeschlagenen Signalisation kann auch die Signalisation "Achtung, querender Radverkehr" verwendet werden.</p>		
C	18.2	T	En cas d'espace restreint, peut-on tout de même réaliser l'aménagement sans décrochement horizontal (cf chapitre 15.1, figure 4)?		
E	Alle Abb.	R	LSA in Abbildungen ergänzen		
E	19.1	T	En cas d'espace insuffisant, le mouvement peut être proposé de manière indirecte. Ajouter cette variante en remarque?		
E	19.1.1, Abb. 15	T	<p>Das ist eher ein Sonderfall. Die Abschnitte 19 und 20 sind zu tauschen. In Abb. ist die Breite des Linksabbiegestreifens gemäss Beschreibung anzugeben.</p>		
E	20.1.1	R	La notion de sas n'est pas encore définie dans la norme.		
E	20.1.1, Abb.16	T	<p>Andere Reihenfolge der Variaten wählen: Var 1 dann 3 und zuletzt 2. Var. 2 nur als Hinweis erwähnen, da Ausnahme bei beschränkten Platzverhältnissen. Bei Var. 3 Roteinfärbung als Standard nicht nur als Hinweis, eventuell ergänzen: Element bei stark frequentierter Veloverbindung. Ev. zusätzliche Variante des addierten Rechstabbiegestreifens ergänzen. Zudem ist Velosack über gesamten Fahrstreifen auszuweiten (siehe Bsp. Viktoriastrasse bei Schönburg). Eine vierte Variante könnte mit LSA erfolgen, wo der Verkehr mit Ausnahme des Veloverkehrs vor dem eigentlichen Linksabbiegen aufgehalten wird und so der Veloverkehr konfliktfrei nach Links einspuren kann (Beispiel Lorrainebrücke Bern). In der bisherigen Norm wurde dies unter 12 Zweiradschleuse auf S. 13 gezeigt. Unter Hinweis bei letztem Punkt ev. Skizze ergänzen, vgl. Entwurf Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, Seite 70</p> 		
E	20.1.2	T	Cas de figure si la largeur est >7.50m? cf. Remarque avec schéma ci-dessus concernant le chiffre 16.2.3)		
E	Générale	T	Quid de l'ancienne norme n°6, p. 10 avec la notion de vert permanent dans les carrefours à trois branches?		

E	Abb. 17	T	<p>Diese Lösung funktioniert so wie dargestellt mit der Vorgabe der Fahrbahnbreite <7.50m nicht, denn der abbiegende Verkehr hat zwischen Randstein und Beginn der Insel gar keinen Platz (Spurbreite wäre <3m in einer engen Kurve!) .</p> <p>Das ist im Prinzip nur Notlösung, die für Neuanlagen als unzulässig beschrieben werden sollte. Sie darf nicht gleichwertig mit vollwertigen Radstreifenlösungen beschrieben sein. Die Wirkung wird viel zu positiv beschrieben.</p> <p>Hinweis zur Länge des vorgezogenen Radstreifens in Kap. 16.2.2 beachten.</p> <p>Die Warteräume für Fussgänger bei den Fussgängerstreifen sind nicht i.O. Die Distanz vom Fussgängerstreifen zur Wartelinie stimmt ebenfalls nicht (5m).</p>		
E	20.1.3, Abb.18	T	<p>Abbildung nicht ideal. Bei nur einer Fahrspur braucht nicht unbedingt ein indirektes Linksabbiegen. Abbildung durch zweite Abb. ergänzen, vgl. Entwurf Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen, Seite 65</p> <p>Die Lage der Haltelinie für den indirekten Linksabbiegeverkehr sollte definiert werden. Vor allem die Abstände zur Wartelinie wie zum dahinterliegenden Fussgängerstreifen sollten klar sein unter Berücksichtigung der Sicht auf den zusätzlichen Signalgeber.</p>  <p>Bei Wirkung ist der letzte Satz zur ergänzen mit "indirekten": "Verlängert Wartezeiten für Velofahrenden beim indirekten Abbiegen.</p>		
E	20.2.1 + Abb. 19	T	<p>Unter Hinweise ist der Satz "Primär in der untergeordneten Zufahrt" zu streichen. Ein ausgeweiteter Radstreifen (= "Velosack"?) ist doch auch bei Haupttrichtungen (20.1.1) und vortrittsberechtigten Zufahrten (20.1.3) möglich. Zu ergänzen ist vielmehr, dass auch ein aufgeweiteter RS ohne zuführenden RS möglich ist.</p>		
E	21.1, Abb.20	T	<p>Die Anordnung der Haltelinie ist falsch dargestellt und soll entsprechend den gängigen Abständen bei LSA angepasst werden. Zudem ist der Beginn des Bustreifens nach rechts nicht analog dem baulichen Rand des Einmündungstrichters (=sieht etwas komisch aus). Weiter müsste man links das Ende des Bustreifens markieren (analog Kt. Bern, AH Velo S. 17)</p> <p>Unter Wirkung steht "löst die vollständige Trennung (...) auf". Aber die Abb. zeigt keine vollständige Trennung, der Busstreifen ist nicht gelb durchgezogen.</p>		
E	21.2	T	<p>Vorziehen des Haltebalkens für Fahrräder der gemeinsamen Spur Rechtsabbieger/Bus/Fahrrad. Damit hat das abbiegende Fahrrad gegenüber dem Bus (welcher ohnehin das Fahrrad nicht überholen kann) einen zeitlichen Vorsprung, was sich positiv auf den Bus auswirkt, kommt er doch so früher auf seine Haltestelle. Zudem kann die Chance des unsäglichen Manövers minimiert werden, dass ein PW ein Fahrrad überholt, während beide unmittelbar am Abbiegen sind.</p>		

F	22	T	<p>Der Hinweis auf die erhöhte Auftretenswahrscheinlichkeit von Velounfällen in Kreisverkehr im Vergleich zu anderen Knotentypen wird begrüsst. Evtl. Ist zu ergänzen, dass die Unfälle offenbar vor allem dann auftreten, wenn der Kreisel nicht den Normen entspricht. In diesem Zusammenhang ist der Hinweis, dass mit der Senkung der gefahrenen Geschwindigkeit im Kreisel die Sicherheit für den Veloverkehr deutlich erhöht werden kann, zu verdeutlichen. Weiter fehlen Hinweise auf die Bedeutung der Ausgestaltung des Schleppringes und der Kreisfahrbahnbreite. In der Norm "Knoten im Kreisverkehr" (640 263) wird zwar bereits festgehalten, wie der Innenring ausgestaltet werden könnte, um erhöhte Geschwindigkeiten zu vermeiden. Aufgrund der Wichtigkeit für die Sicherheit für den Veloverkehr wäre ein explizites Erwähnen des Themas sowie ein Verweis auf diese Norm an dieser Stelle das Minimum. Erwünscht wäre ein Hinweis auf ein sinnvolles Mass (z.B. Kreisfahrbahnbreite max. 5.50 m, Schleppringhöhe 6-8 cm auf 45Grad).</p> <p>Weiter fehlen Hinweise zur Problematik von zweistreifigen Zufahrten und zweispurigen Kreisfahrbahnen und ihre (Un)tauglichkeit für den Veloverkehr. Dies ist unbedingt zu ergänzen.</p> <p>Der Satz "Bei Mischverkehr auf der Zufahrt ist der Fahrstreifen ..." ist für eine bessere Verständlichkeit zu begründen: Zweck ist verhindern von Hinterradunfällen mit LKW (gerade Zufahrten ermöglichen LKW die Sicht nach hinten).</p> <p>Manque des indications ou recommandations concernant les diamètres adaptés (ou plutôt inadaptés) pour les vélos ainsi que la conception de la pastille centrale favorable aux vélos (avec rétrécissement pour les VL mais maintien des girations pour les PL)</p>		
F	23.1, Abb. 22	T	<p>Es fehlt der Hinweis, dass der Radstreifen bereits ab Beginn der Ausfahrt zu markieren ist bei genügender Breite (bei 23.2 ist es aufgeführt). Die Angabe ≥ 4.30 m suggeriert, als wären 4.30 m genügend. Anzustreben sind jedoch mindestens 4.50 m, 4.30 m kann im Ausnahmefall angewendet werden. Dies ist zu verdeutlichen (z.B. mit ≥ 4.50 (≥ 4.30 m)). Begründung: Bei T30 braucht es gemäss GNP 640 201 eine Breite von 4.50 m (3.30 m LKW und 1.20 m Velo)</p>		
F	23.1	R	Il serait utile de représenter les "échappatoires" sur la figure 22		
F	23.1	T	Remarque : dans le cas où la pente est supérieure à 4%, que fait-on? Mesures complémentaires possibles?		
F	23.1, Beschreibung		Beschreibung sollte ergänzt werden mit Hinweis, dass Radstreifen mind. 20m vor Kreisel nicht mehr markiert werden soll, um ein mittiges Einspuren des Velofahrenden zu ermöglichen.		
F	23.3	T	Sur la figure 24, préciser la longueur minimale de l'îlot. Cf guide bernois p. 38, 5m minimum.		
F	23.3	T	Le passage pour piéton est prioritaire mais la traversée cyclable non. Quels constats sur la compréhension des véhicules en sortie de giratoire? Besoin de sécuriser plus la zone (par exemple par l'ajout de seuil?). Mentionner l'importance des distances de visibilité		
F	Abb. 24	T	<p>Ein Mindestabstand von 5m zwischen Kreiselerand und Veloquerung sollte normiert und in der Abbildung eingetragen werden.</p> <p>Die Sig. 3.02 (kein Vortritt) ist hier grundsätzlich richtig. Die Signalisation verlangt aber zugleich auch die Markierung der Wartelinie (Art. 36 Abs.1 SSV), welche hier in gelb auszuführen ist. Zudem empfiehlt sich hier zur Verdeutlichung der Situation die Markierung einer kurzen Längslinie zwecks Spurtrennung. Die Velofurt sollte mit einem Piktogramm ausgestattet werden.</p> <p>Die Geometrie entspricht hier nicht der gewünschten bzw. effektiv gefahrenen Linie für den Veloverkehr. Die Kurven sind etwas zu eng/kleine Radien.</p>		
F	24.1	T	Quel gabarit idéal de la voie à l'entrée du giratoire? Quelle longueur minimum de la voie unique (après zone d'entrecroisement)?		
F.	25		Selon la configuration des lieux, une traversée de type passage supérieure peut aussi être imaginée?		
F	26	T	<p>Der Abschnitt "Aus Sicht des Veloverkehrs..." ist zuerst aufzuführen und wie folgt zu ergänzen: (...) weniger geeignet als Kleinkreisel oder andere Knotenformen.</p> <p>Beim nachfolgenden Satz "Minikreisel mit 3 Zufahrten (...)" ist "in der Regel" durch "erfahrungsgemäss" zu ersetzen.</p> <p>Der Absatz ist mit dem Satz "Auf Routen mit hoher Bedeutung für den Veloverkehr und erheblichem DTV ist auf Minikreisel zu verzichten." Zu ergänzen.</p>		

4. Kosteneinschätzung

Estimation des coûts

Legende: B* Art des Kommentars (T technisch, R redaktionell) / folgende Angaben werden durch den VSS eingefügt: A* Vernehmlassungsnummer, C* Reaktion Kommission, D* Kommentar Kommission

Légende: B* genre du commentaire (T technique, R rédactionnel) / les données suivantes seront ajoutées par la VSS: A* numéro de consultation, C* réaction de la commission, D* commentaire de la commission

Vernehmlassungsformular, Norm:

Formulaire de mise en consultation, norme:

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,

Erachten Sie diese Veränderung als
Jugez-vous ce changement comme

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

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