

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 SN 640 200

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Allgemein		<p>Die dieser Norm zugrundeliegende Forschung (Geometrisches Normalprofil für alle Fahrzeugtypen, ETH Zürich, Forschungsauftrag VSS 2000/469, November 2010) untersuchte in erster Line 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 der 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 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) mitzuberechnen.</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	8.10	T	<p>Busstreifen</p> <p>Busstreifen können unter gewissen Bedingungen (Steigung, Länge und Breite des Busstreifens, Takt) auch für Velos geöffnet werden. In der Stadt Biel/Bienne beispielsweise sind alle Busstreifen mit dem Velo befahrbar, auch wenn sie eine Breite von nur 3.0 m aufweisen.</p> <p>Antrag: Hinweis auf Velo in Busstreifen aufnehmen</p>		
	B	8.13	T	<p>Radstreifen</p> <p>Begriff: "Velos" statt "leichte Velos" verwenden</p> <p>Die Breite der Radstreifen soll sich nach dem Verkehrsaufkommen sowie nach dem Gefälle/Steigungen richten. Dies betrifft sowohl Alltagsverbindungen (Pendlerstrecken, Schulwege) wie auch Freizeittrouten.</p> <p>Antrag: Abschnitt wie folgt ergänzen (<i>kursiv</i>)</p> <p>Radstreifen ... gekennzeichnet sind. <i>Ihre Breite richtet sich nach dem zu erwartenden Veloverkehrsaufkommen.</i> Die Breite ... abhängig.</p>		
	B	8.14	T	<p>Kernfahrbahn</p> <p>1. Satz: "nur" durch "in der Regel" ersetzen</p>		

B	8.15	T	<p>Die Breite der Radwege soll sich analog wie beim MIV auch nach dem Verkehrsaufkommen richten. Dies betrifft sowohl Alltagsverbindungen (Pendlerstrecken, Schulwege) wie auch Freizeitrouten. Je nach Stärke des Aufkommens gilt es die Begegnungsfälle zu definieren.</p> <p>Antrag: entsprechende Ergänzung des 2. Abschnittes (<i>kursiv</i>)</p> <p><i>Die Breite von Radwegen richtet sich nach dem zu erwartenden Veloverkehrsaufkommen und den Begegnungsfällen. Bei hohen oder sehr hohen Aufkommen ist sowohl ein Überholen wie ein Kreuzen gleichzeitig zu gewährleisten. Dies betrifft sowohl Alltagsverbindungen (Schulwege, Pendlerstrecken, etc.) wie Freizeitrouten. Die Breiten ... realisiert werden kann. Die Breite ist insbesondere ... abhängig.</i></p> <p>Die Breite von gemeinsamen Rad- und Gehwegen ist stärker vom Velo- bzw. Fussverkehrsaufkommen als von der Mitbenützung des Landwirtschaftlichen Verkehrs abhängig. Bei mittleren bis sehr hohen Fuss- und/oder Veloverkehrsaufkommen sind die Geh- von den Radwegen zu trennen (hier sollte eigentlich eine entsprechende Untersuchung aufzeigen, bei welchen Frequenzen ein „mischen“ Velo/Fussgänger noch möglich ist.</p> <p>Antrag: entsprechende Ergänzung des 3. Abschnittes (<i>kursiv</i>)</p> <p><i>Die Breite von Rad- und Gehwegen richtet sich nach dem zu erwartenden Fuss- und Veloverkehrsaufkommen und den Begegnungsfällen. Bei mittleren bis sehr hohen Aufkommen (Fuss- und oder Veloverkehrsaufkommen) sind Gehwege von den Radwegen zu trennen. Dies betrifft sowohl Alltagsverbindungen (Schulwege, Pendlerstrecken, etc.) wie Freizeitrouten. Bei der Mitbenützung durch den landwirtschaftlichen Verkehr ist die Benutzungsintensität der Verkehrsteilnehmenden zu beachten. Auch hier sind die massgebenden Begegnungsfälle zu berücksichtigen. Dabei ... geprüft werden.</i></p>
B	8.19	T	<p>Die minimale Breite eines Trennstreifens ist nicht nur baulich bedingt, sondern hängt auch von der Funktion des getrennten Weges ab. (Beispiel: ein Trennstreifen zwischen Autostrasse und Radweg sollte mind. 80 cm breit sein, damit für alle Verkehrsteilnehmenden genügend freies Lichtraumprofil besteht (gegenüber sich im Trennstreifen befindlichen Signalen aber auch gegenüber sich kreuzenden Fahrzeugen (keine überlappenden Lichtraumprofile)) und die Sicherheit gewährleistet ist (bzw. Fahrtwind LKW beeinflusst Velo)</p>
B	9, Abb. 1	T	<p>Sicherheitszuschlag</p> <p>Wird bei den Velos der Strassenabstand von 0.7m berücksichtigt, muss der Bewegungsspielraum sowie der Sicherheitszuschlag in jedem Fall zusammen mind. 0.4m betragen. Somit kann der Sicherheitszuschlag beim Velo nicht im nicht befahrbaren Bereich liegen. Ausnahme nur möglich bei Radwegen.</p> <p>Gegenverkehrszuschlag:</p> <p>In der Legende zur Abbildung 1 steht, dass der Gegenverkehrszuschlag geschwindigkeitsunabhängig sei. Das stand schon in der bisherigen Norm so drin. Dies steht in Widerspruch zur Aussage in SN 640 201 (Kapitel C), wonach der Gegenverkehrszuschlag geschwindigkeitsabhängig sei.</p>

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*