

1. Basisinformationen

Informations de base

Datum / Date: 5.4.2019	Kommentar von / Commentaire de: Velokonferenz Schweiz	Rückfragen bei / Renseignements chez: Geschäftsstelle, Daniel Sigrist, 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch
---------------------------	--	--

2. Kommentare zur Norm

Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Generell		Die Norm 640 252a Knoten, Führung des Veloverkehrs, ist zu berücksichtigen und in das Literaturverzeichnis aufzunehmen.		
	Generell		Weil Sofortmassnahmen häufig aus Markierungen bestehen, ist die vorliegende Norm für den Veloverkehr sehr wichtig.		
	Generell		On ne parle jamais des zones rouges à l'intérieur des bandes cyclables pour les zones de conflits dans les carrefours avec entrecroisement.		
	Generell		Es fehlen die Markierungsmöglichkeiten für das indirekte Linksabbiegen für Velos.		
	Generell		In Teil D sind ausschliesslich veloverträgliche Beispiele darzustellen.		
	Generell		Da die Norm zu wenig detailliert auf unterschiedliche Situationen eingehen kann, soll sie nicht als rechtsverbindlich erklärt 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*
	A	6	R/T	Tenir compte de la vitesse des véhicules aussi car la largeur varie en fonction de la vitesse.		
	A	6	R	Le terme de marquage longitudinaux n'est pas clair en français.		
	B	7	R	Problème de traduction. C'est quoi une ligne d'avertissement?		
	B	8	R	Ajouter le cas des arrêts de transports publics bloquant le trafic.		
	B	12	R	Explizit erwähnen, dass Randlinien auch bei Radwegen verwendet werden können. Besonders wichtig ausserorts, da in der Regel unbeleuchtet.		
	B	14	R	Préciser que la largeur de la voie de circulation doit être suffisante pour la sécurité des cyclistes en présence d'un îlot piétons.		
	B	14	R	Radstreifen in Kleinkreisen sind nicht üblich, es sind aber Pilotversuche geplant. In Grosskreisen werden Radstreifen bereits heute markiert. Entsprechend formulieren.		
	B	14	R	Viele Kreisel entsprechen bezüglich Abmessungen und Ablenkung nicht den Normen, insbesondere sind die Einfahrten in der Regel breiter als die in der Norm postulierten 3.50 m. Eine Hintereinanderformation der Verkehrsteilnehmer ist nur schwer zu erreichen. Dies wäre das Ziel der Regelung, den Radstreifen nur bis 20 m vor dem Kreisel zu markieren. Wo die Breiten vorhanden sind und auch häufig Stau auftritt, kann es deshalb sinnvoll sein, den Radstreifen bis zum Kreisel zu verlängern. Der Grundsatz, 20 m vor dem Kreisel mit dem Radstreifen aufzuhören, ist wegzulassen oder abzuschwächen.		
	B	14	T	Da der Radstreifen ein Halteverbot einschliesst, soll der Radstreifen bis zum Fussgängerstreifen gezogen werden. Auf die Haltelinie ist zu verzichten (vgl. Ziffer 15). Variante: Falls Haltelinie dennoch erwünscht, Radstreifen bis zum Fussgängerstreifen ziehen, da sonst Lücke im Veloverkehrsnetz entsteht (also beides markieren).		
	B	16	R	Es ist nicht nur die vorgezogene Haltelinie für den Veloverkehr sondern auch der aufgeweitete Radstreifen in die Norm aufzunehmen. Für beide sind die entsprechenden Normen ins Literaturverzeichnis aufzunehmen und im Text zu erwähnen.		

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

				En particulier, les lignes d'arrêt ne peuvent pas être utilisées pour libérer les bifurcations lors d'embouteillages ... Cet article est à supprimer. Il faut pouvoir utiliser les lignes d'arrêt pour libérer les bifurcations lors d'embouteillages. Sinon on fait comment? Allenfalls klarer beschreiben, was in der Norm gemeint ist.		
	B	22	R	En localité, il ne devrait pas être nécessaire de faire des lignes de rabattement.		
	D	generell	R	Viele der Darstellungen sind für den Veloverkehr gefährlich und/oder nicht logisch. Sie dürfen nicht dargestellt werden wie z.B. abgeknickte Hauptbeziehungen, Kombination von Geradeaus- und Linksabbiegespuren usw. Es fehlen Beispiele wie vorgezogene und aufgeweitete Radstreifen und das indirekte Linksabbiegen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb Radstreifen vor vortrittsbelasteten Einmündungen nicht durchgezogen werden; die Roteinfärbung fehlt. Weitere Hinweise siehe Beilage (handschriftlich in pdf). Grundsatz: es dürfen keine Beispiele dargestellt werden, die in Normen und Publikationen als velounvertäglich bezeichnet werden. Die Darstellungen müssen in der Dimensionierung den Standards für den Veloverkehr entsprechen.		

4. Rechtsverbindlichkeit

Estimation des coûts

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

Jugez-vous qu'il faut solliciter au DETEC de déclarer la norme juridiquement obligatoire? nein / non

5. Kosteneinschätzung

Estimation des coûts

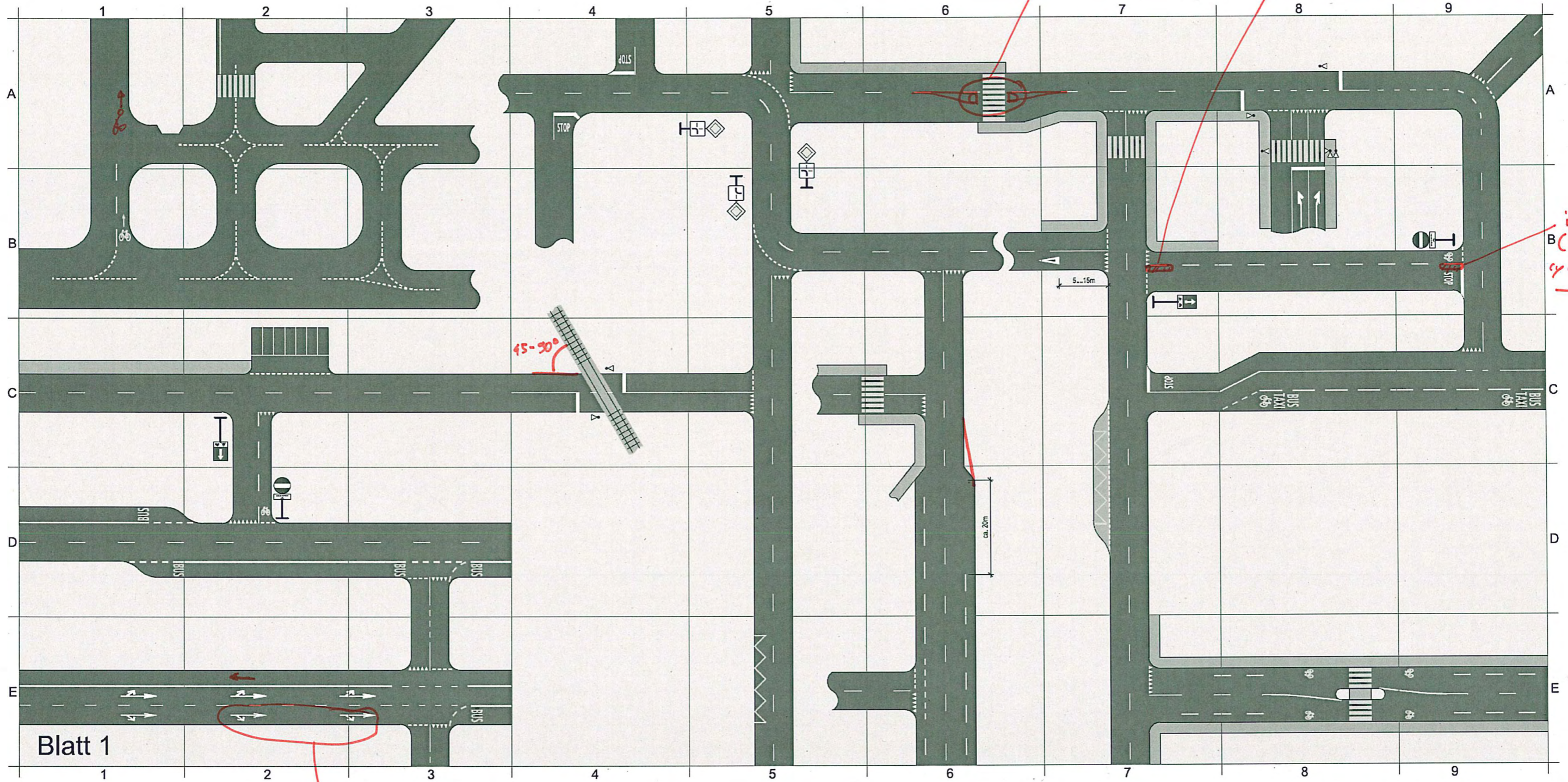
Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als kostensteigernd / augmente les coûts

Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage, kostenneutral / n'influence pas les coûts

kostensenkend / baisse les coûts

Erachten Sie diese Veränderung als substantiell / substantiel

Jugez-vous ce changement comme nicht substantiell / pas substantiel

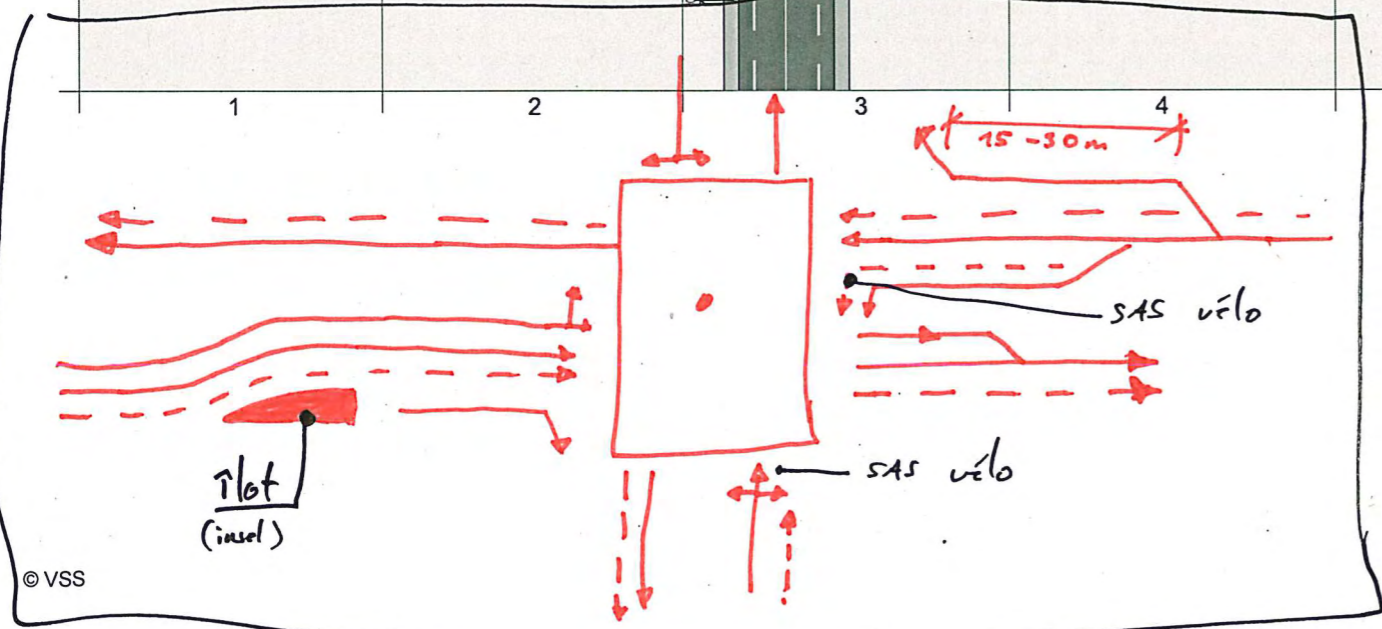
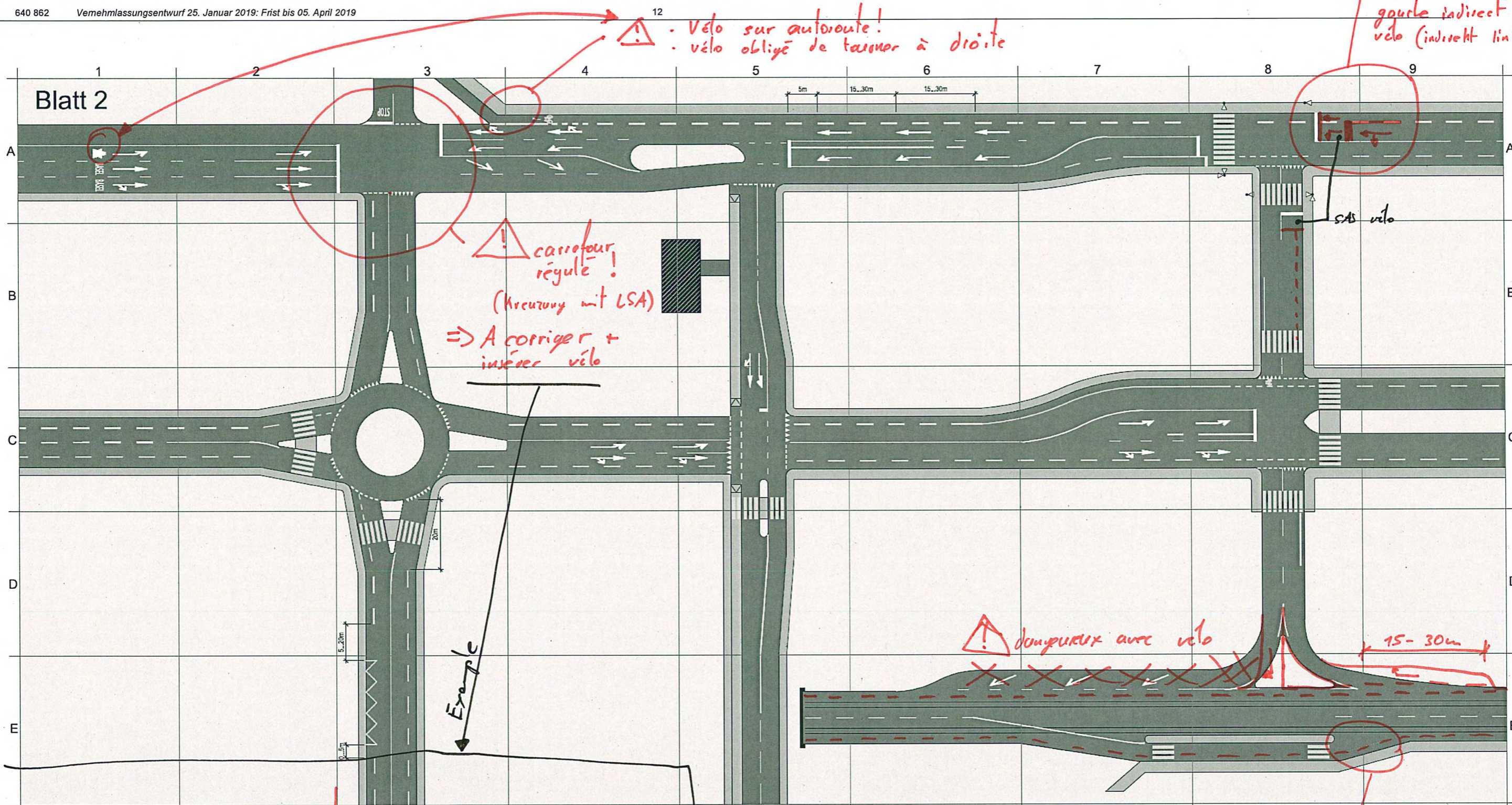


Blatt 1

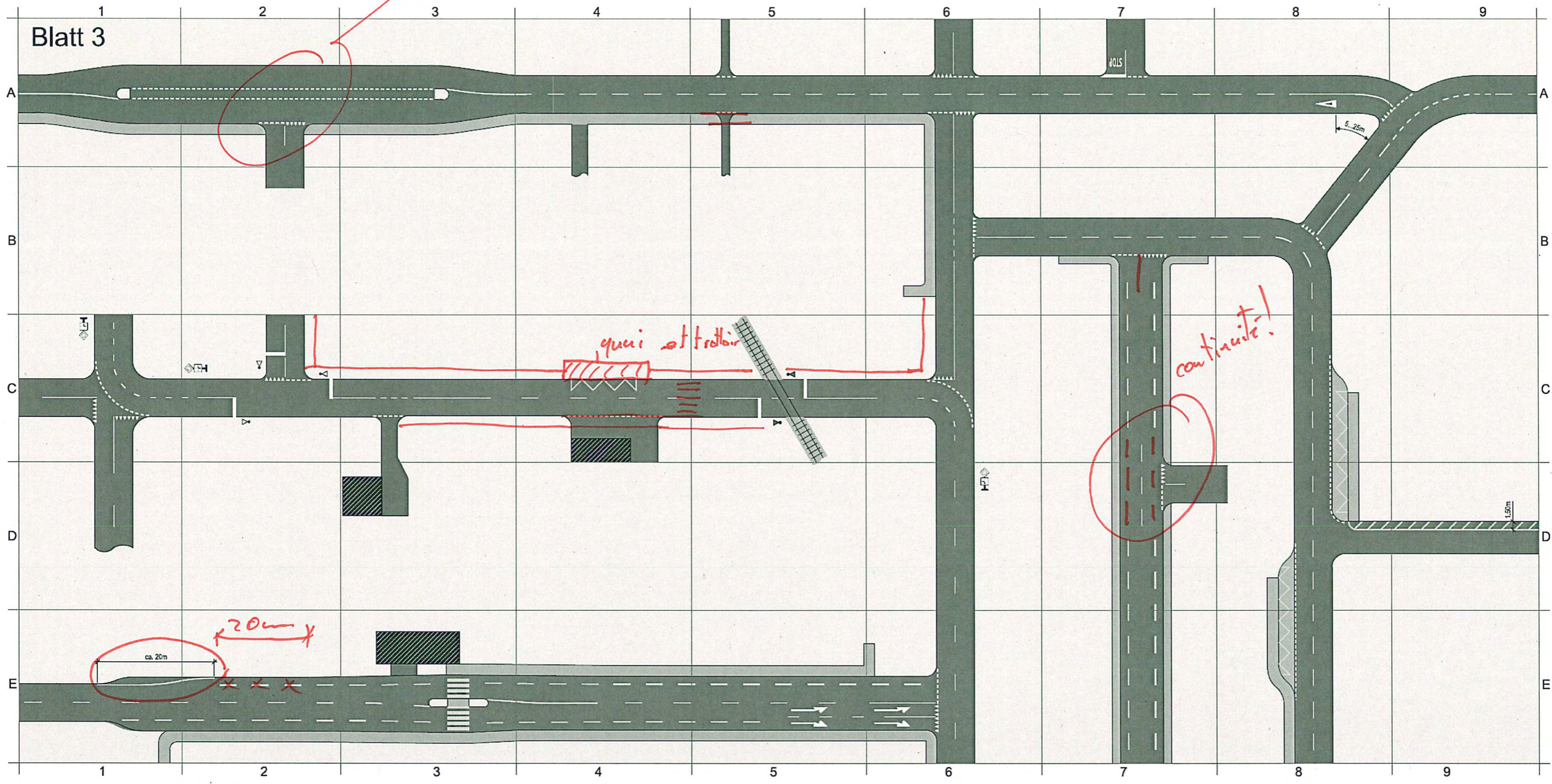
Exemples à ajouter :

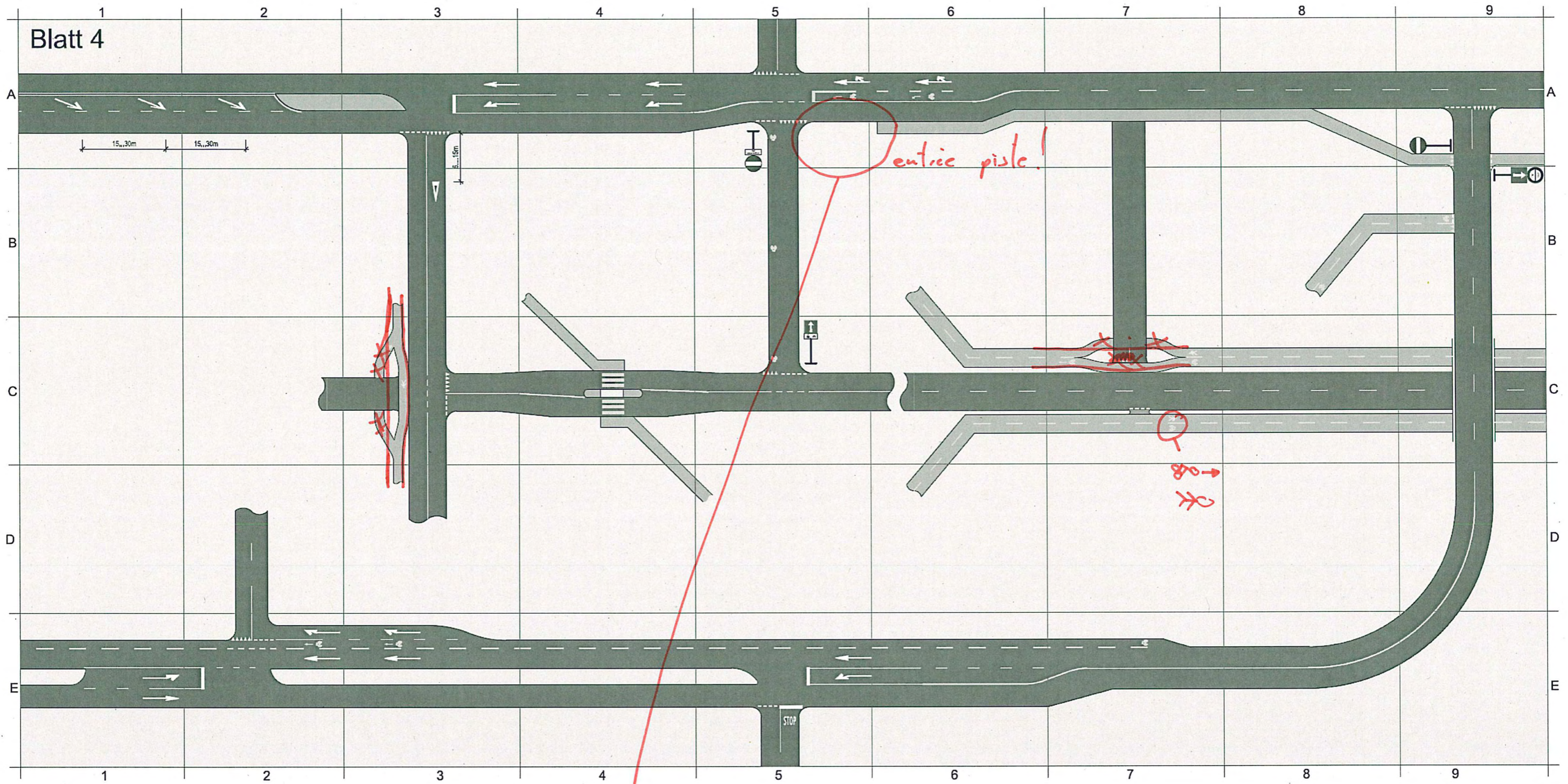
- TAG indirect (indirect linksabiegung).
- Arrêt TP sur chaussée
- Traversée piéton + vélo combinée.

Blatt 2



exemple avec vito?





Blatt 4

entric piste!

④

⑤

