

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 640 201

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 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) 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	6	T	<p>Bei der Aufzählung sollen Velofahrende unterschieden werden.</p> <p>Antrag: Aufzählung ergänzen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velos / E-Bikes / Mofas mit oder ohne Anhänger - Spezialvelos (Lastenvelos, Rikschas) 		
	B	6, Tab. 1	T	<p>Antrag: die Tabelle 1 soll entsprechend der neuen Aufzählung ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velos // E-Bikes / Mofas mit oder ohne Anhänger 0.6 ... 1.0 - Spezialvelos (Lastenvelos, Rikschas) 1.0 		
	B	7	T	<p>Bewegungsspielraum</p> <p>Der Bewegungsspielraum ist beim Velo von der Geschwindigkeit, der Steigung und dem Gefälle abhängig. Langsame Velos haben einen grösseren Bewegungsspielraum, ebenso ist der Bewegungsspielraum bei hohen Geschwindigkeiten grösser, was sich auch im Gefälle zeigt.</p> <p>Antrag: Abschnitt ergänzen</p> <p>Die Grösse des Bewegungsspielraums ist von der Art des Verkehrsteilnehmers und von der Geschwindigkeit abhängig. <i>Beim Velo spielen dabei auch die Steigungen und das Gefälle eine Rolle.</i> Dabei ... Richtung.</p>		

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

B	7.1.2	T	<p>Horizontaler Bewegungsspielraum</p> <p>Antrag: der Abschnitt wird gemäss Bemerkung unter 7 ergänzt</p> <p><i>Die Richtwerte des horizontalen Bewegungsspielraums für Velofahrer sind in Funktion der Geschwindigkeit, der Steigungen und des Gefälle in Tabelle 4 zusammengestellt.</i></p>
B	7.1.2, Tab. 4	T	<p>Antrag: Die Tabelle ist entsprechend der Bemerkung unter 7 und 7.1.2 zu ergänzen. Der Bewegungsspielraum darf sicher nicht <10 sein.</p> <p>Vorschlag horizontaler Bewegungsspielraum in Abhängigkeit der Geschwindigkeit (dies ist auch beim Gefälle zu beachten):</p> <ul style="list-style-type: none"> - $V(\text{km/h})$ 0-10: 40 - $V(\text{km/h})$ 10-20: 20 - $V(\text{km/h})$ 20-40: 30
B	8, Tab. 6	T	<p>Sicherheitszuschlag</p> <p>Der Sicherheitszuschlag hat den Strassenabstand des Velos von 0.7m sowie den Überholabstand von 1.5m (allenfalls Reduktion bei T20/30 auf 1.0m) zu berücksichtigen. Das heisst der horizontale Sicherheitsabstand des Velos müsste mindestens 0.3m betragen (anstelle 0.2m).</p> <p>Antrag: Tab. 6 anpassen (<i>kursiv</i>)</p> <p><i>Velos : horizontaler Sicherheitsabstand 0.3m</i></p>
B	8	T	<p>Für Velofahrende kann der Sicherheitszuschlag nur bei nicht fahrbahnanliegenden und absatzfreien Radwegen ausnahmsweise ausserhalb der Fahrbahn ausgewiesen werden.</p> <p>Antrag: Text anpassen (<i>kursiv</i>)</p> <p><i>Bei der Erarbeitung ... werden können. Für Velos sind die Sicherheitszuschläge immer innerhalb der Fahrbahn auszuweisen, eine Ausnahme gilt nur bei nicht fahrbahnanliegenden sowie absatzfreien Radwegen.</i></p>
B	9.2, Abb. 2	T	<p>Antrag: Die Abb. 2 ist entsprechend den Bemerkungen zum horizontalen Sicherheitsabstand anzupassen. Im Weiteren ist eine 2. Abbildung hinzuzufügen für Velos mit Anhänger und/oder Spezialvelos, deren Grundabmessung 1.0m ist (anstelle 0.6m)</p> <p><i>Der horizontale Sicherheitsabstand beträgt 0.3m.</i></p>
C	10	T	<p>Gegenverkehrszuschlag für Motorfahrzeuge</p> <p>Aus Sicht Velo kann bei siedlungsorientierten Strassen der Gegenverkehrszuschlag nur weggelassen werden, wenn entsprechend die Geschwindigkeit auch reduziert wird.</p> <p>Antrag: Auf siedlungsorientierten Strassen innerorts mit $V_{zul} \leq 30 \text{ km/h}$ ist ...?</p>
C	12	T	<p>Zuschläge für Begegnungen mit Velos und Mofas</p> <p>Die Gegenverkehrs- resp. Überholzuschläge sind dem propagierten Überholabstand von 1.5m anzupassen, wenn das Velo Teil des massgebenden Begegnungsfalls ist. Ohne Anpassung resultieren zu knappe Überholabstände fürs Velo.</p> <p>Antrag: Tab. 9 anpassen (<i>kursiv</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> - $V(\text{km/h})$ 0-30: 0.75, (bei T30 kann ein Überholabstand von 1.0m angenommen werden, d.h. der Gegenverkehrszuschlag kann auf 0.25 reduziert werden) - $V(\text{km/h})$ 30-50: 0.7 - $V(\text{km/h})$ >50: 0.65

C	15	T	Seitliche Abschlüsse Für Velos muss der Sicherheitszuschlag immer innerhalb der Fahrbahn enthalten sein. Vgl. Bemerkungen unter B8 Antrag: Text anpassen bzw. ergänzen (<i>kursiv</i>) <i>Für Velos sind die Sicherheitszuschläge immer innerhalb der Fahrbahn auszuweisen, eine Ausnahme gilt nur bei nicht fahrbahnanliegenden und absatzfreien Radwegen.</i>		
F	Anhang	T	Anhang 1 Antrag: In der Tabelle sind entsprechend E-Bikes und Spezialvelos sowie die Grundabmessungen anzupassen bzw. zu ergänzen.		
F	Anhang	T	Anhang 2 Antrag: In der Tabelle ist zu ergänzen (<i>kursiv</i>) <i>Radstreifen je nach Längsneigung, Gefälle/Steigung und Veloverkehrsaufkommen 1.5 ... 2.2m</i>		

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*