

ANLAGE A		ALLEGATO A
FUNKTIONELLE UND GEOMETRISCHE NORMEN FÜR DIE PLANUNG, DEN BAU UND DIE INSTANDHALTUNG VON MOBILITÄTSINFRASTRUKTUREN UNTER BERÜCKSICHTIGUNG DER ÖKOLOGISCHEN NACHHALTIGKEIT IN DER AUTONOME PROVINZ BOZEN-SÜDTIROL		NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA PROGETTAZIONE, LA COSTRUZIONE E LA MANUTENZIONE DI INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ NEL RISPETTO DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE NELLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO-ALTO ADIGE
<u>INHALTSVERZEICHNIS</u>		<u>SOMMARIO</u>
ABSCHNITT I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN		CAPO I NORME GENERALI
ABSCHNITT II GRUNDSÄTZE FÜR EINE VERTRÄGLICHE, INTEGRIERTE UND SICHERE MOBILITÄT		CAPO II ASPETTI GENERALI PER UNA MOBILITÀ COMPATIBILE, INTEGRATA E SICURA
ABSCHNITT III ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE EINER NACHHALTIGEN PLANUNG UND DES LIFE-CYCLE-MANAGEMENTS		CAPO III ASPETTI GENERALI DELLA PROGETTAZIONE SOSTENIBILE E DEL MANAGEMENT DEI CICLI DI VITA
ABSCHNITT IV STRASSEN		CAPO IV STRADE
ABSCHNITT V KNOTENPUNKTE		CAPO V INTERSEZIONI
ABSCHNITT VI BRÜCKEN		CAPO VI PONTI
ABSCHNITT VII TUNNELS		CAPO VII GALLERIE
ABSCHNITT VIII GEH- UND FAHRRADWEGE		CAPO VIII PISTE CICLABILI E PERCORSI PEDONALI
ABSCHNITT IX STÜTZBAUWERKE		CAPO IX OPERE DI SOSTEGNO
ABSCHNITT X BAUTECHNISCHE DETAILS		CAPO X DETTAGLI COSTRUTTIVI

ABSCHNITT XI LEITSYSTEME FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN		CAPO XI SISTEMI DI SICURVIA PER INFRASTRUTTURE DI TRAFFICO
ABSCHNITT I ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN		CAPO I NORME GENERALI
Zielsetzung	I - Art. 1	Finalità
<p>1. Ziel der vorliegenden Normen ist die Festlegung von Parametern für die Planung, den Bau und die Instandhaltung von Mobilitätsinfrastrukturen (ausgenommen schienen- und seilgebundene Systeme) auf dem Territorium der Autonomen Provinz Bozen – Südtirol, welches durch ein typisch alpines Umfeld mit schwierigen orografischen Verhältnissen, beachtlichen Höhenunterschieden, begrenzt zur Verfügung stehenden Räumen, einer Vielzahl von Wasserläufen und starken Temperaturschwankungen gekennzeichnet ist.</p>		<p>1. Obiettivo delle presenti norme è quello di fornire i parametri per la progettazione, la costruzione e la manutenzione di infrastrutture per la mobilità (escluso sistemi ferroviari e funiviari) sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano che, caratterizzato dalla presenza di un ambiente tipicamente alpino, presenta un'orografia fortemente increspata con dislivelli importanti, scarsa disponibilità di spazio, massiccia presenza di corsi d'acqua e forti escursioni termiche.</p>
<p>2. Die Planung von Infrastrukturen muss in Übereinstimmung mit dem aktuellen Landesgesetz zum Schutz des Raumes und der Landschaft sowie zur Erreichung der Klimaziele erfolgen.</p>		<p>2. La progettazione delle infrastrutture deve essere effettuata in conformità alla vigente legge provinciale sulla tutela del territorio e del paesaggio e il raggiungimento degli obiettivi climatici.</p>
<p>3. Bei der Planung neuer sowie bei der Sanierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen sind alle Mobilitätsformen (Fußverkehr, Fahrradverkehr, Mikromobilität, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) sowie die künftigen Entwicklungen in der Mobilität zu berücksichtigen.</p>		<p>3. Durante la progettazione sia di nuove infrastrutture di trasporto che di risanamenti di quelle esistenti, si deve tener conto di tutte le forme di mobilità (pedonale, ciclabile, micro-mobilità, trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato) e vanno presi in considerazione anche i futuri sviluppi della mobilità.</p>
<p>4. In den urbanen Bereichen sind die vom Auftraggeber im Mobilitäts- und Erreichbarkeitskonzept festgelegten strategischen Ausrichtungen, die Ziele und die Maßnahmen sowie der Zeitplan für eine Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen. Weiters sollen die Fuß- und Fahrradmobilität sowie kurze Wege auch mit Mischnutzung gefördert werden.</p>		<p>4. In ambito urbano vanno osservati l'indirizzo strategico definito dal committente nel concetto di mobilità e accessibilità, gli obiettivi, le misure e le tempistiche previsti per la riduzione del traffico. Altresì vanno promossi la mobilità pedonale e ciclabile e le brevi distanze, anche attraverso un uso misto dei percorsi.</p>
<p>5. Für neue Projekte muss in Absprache mit dem Auftraggeber, eine Prognose über die zukünftige Entwicklung der Mobilität unter Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit erstellt werden. Für die</p>		<p>5. Per i nuovi progetti, in accordo con il committente, deve essere elaborata una previsione sul futuro sviluppo della mobilità nel rispetto della sostenibilità ambientale. Ove necessario, tale valutazione deve essere condotta con un approccio multidisciplinare.</p>

Bewertung sollte, wo notwendig, ein multidisziplinärer Ansatz gewählt werden.		
6. Sowohl beim Neubau, der Neugestaltung als auch bei der Instandhaltung von Infrastrukturen soll ein besonderes Augenmerk auf die Schonung der Umwelt und der Landschaft sowie auf einen sorgsamem Umgang mit den natürlichen Ressourcen, gelegt werden.		6. Sia per nuove costruzioni che nella riprogettazione e nella manutenzione delle infrastrutture, particolare attenzione deve essere posta alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio e all'uso oculato delle risorse naturali.
7. Dabei sollte der Verwendung von lokal vorkommenden und recycelten Baustoffen, wann immer möglich, Vorrang eingeräumt werden, um Transportwege zu reduzieren und die Auswirkungen auf die Umgebung zu minimieren.		7. A tal fine si deve, quando possibile, dare precedenza all'impiego di materiali di provenienza locale e materiali riciclati, riducendo i percorsi di trasporto e minimizzando l'impatto sul territorio.
8. In Absprache mit dem Auftraggeber muss eine Kosten-Nutzen-Analyse unter Berücksichtigung mindestens der Kriterien der Nachhaltigkeit und der Ressourceneffizienz, der Landschaft, der Umwelt, der sozialen Auswirkungen, der Lebensdauer und Dauerhaftigkeit, der Kosten (Bau- und Betriebskosten) inklusive der Risikovorsorge sowie des wirtschaftlichen und sozialem Nutzens, erarbeitet werden. Diese Kosten-Nutzen-Analyse soll auch zur Optimierung des Projektes dienen.		8. In accordo con il committente, deve essere elaborata un'analisi costi-benefici che tenga conto almeno dei criteri di sostenibilità e dell'efficienza delle risorse, del paesaggio, dell'ambiente, delle implicazioni sociali, del ciclo di vita e della durabilità, dei costi (di costruzione e di esercizio) comprensivi della valutazione economica dei rischi e dei benefici economici e sociali. Questa analisi costi-benefici rappresenterà anche un riferimento per l'ottimizzazione del progetto.
9. Für alle neuen Bauwerke und Infrastrukturen muss ein Instandhaltungsbuch mit Inspektions- und Erhaltungszyklen für die geplante Nutzungsdauer erarbeitet werden. Die Nutzungsdauer muss auf der Grundlage der aktuellen Normen festgelegt und die Planungen in Bezug auf die Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit sowie deren Funktionsanforderungen ausgeführt werden.		9. Per tutte le nuove strutture e infrastrutture deve essere redatto un manuale di manutenzione nel quale saranno specificati i cicli di ispezione e di manutenzione da effettuare durante la vita nominale prevista. La vita nominale deve essere determinata sulla base delle norme in vigore e la progettazione deve essere effettuata in relazione agli stati limite ultimi, allo stato limite di esercizio e alla durabilità come pure ai requisiti funzionali richiesti.
10. Im Hinblick auf die Folgen einer Unterbrechung eines Transportsystems, eines Verbindungskorridors oder von Verbindungsstrecken zwischen Hauptstädten muss der Planer alternative Verbindungswege studieren. Die Nutzungsklassen für Bauwerke werden vom Straßenbetreiber gemäß den aktuellen Normen definiert.		10. In riferimento alle conseguenze dovute ad un'interruzione di un sistema di trasporto, di un corridoio di collegamento o di un itinerario di collegamento tra capoluoghi, il progettista deve studiare percorsi di viabilità alternativi. Le classi d'uso per opere d'arte saranno definite dal gestore della strada secondo le vigenti norme.

Anwendungsbereich	I - Art. 2	Ambito di applicazione
<p>1. Die vorliegenden Normen regeln die technischen Mindestanforderungen für die Planung, den Bau und das Lebenszyklusmanagement von folgenden Straßen mit den Brücken, Tunnels und Schutzbauwerken im Interessensbereich des Landes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Staatsstraßen (mit Ausnahme der Autobahnen); - Landesstraßen; - Gemeindestraßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion; - überörtliche und örtliche gemeindeverbindende Fahrrad- und Gehwege; - Wege, Haltestellen und Flächen für den öffentlichen Verkehr. 		<p>1. Le presenti norme disciplinano i requisiti tecnici minimi per la progettazione, la costruzione e la gestione del ciclo di vita delle seguenti strade con ponti, gallerie e strutture di protezione di interesse provinciale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - strade statali (escluse autostrade); - strade provinciali; - strade comunali con funzione di collegamento extraurbano; - piste ciclabili e percorsi pedonali in ambito extraurbano ed urbano di interesse sovracomunale; - percorsi, fermate ed aree destinate al trasporto pubblico.
<p>2. Unbeschadet der vorliegenden Normen sind die verbindlich geltenden europäischen oder internationalen Normen einzuhalten.</p>		<p>2. Sono fatte salve dalle presenti norme le disposizioni contenute in norme europee ed internazionali, vincolanti in materia.</p>
<p>3. Für die Aspekte, die nicht von den vorliegenden Normen geregelt werden, finden die einschlägigen staatlichen, europäischen und internationalen Normen Anwendung.</p>		<p>3. Per gli aspetti non disciplinati dalle presenti norme, trovano applicazione le norme statali, ovvero quelle europee ed internazionali.</p>
<p>4. Bei Verbesserungsarbeiten an bestehenden Straßen auf begrenzten Abschnitten, hängt die Einhaltung vorliegender Richtlinie davon ab, dass, vorbehaltlich einer angemessenen Anpassung der Übergangsbereiche, diese Verbesserungsarbeiten keine gefährlichen und nachteiligen Unstetigkeiten im Streckenverlauf verursachen.</p>		<p>4. Ove si proceda ad interventi migliorativi su strade esistenti per tratti di estensione limitata, il rispetto delle presenti norme, previa idonea sistemazione delle zone di raccordo, è condizionato alla circostanza che detto adeguamento non determini pericolose ed inopportune discontinuità.</p>
Ausnahmegenehmigungen	I - Art. 3	Deroghe
<p>1. Etwaige wesentliche Abweichungsvorschläge von den vorliegenden Normen müssen, falls erforderlich, mit spezifischer Analyse der Sicherheit, der ökologischen und ökonomischen Auswirkungen vom Technischen Landesbeirat genehmigt werden.</p>		<p>1. Eventuali proposte sostanziali di deroga alle presenti norme - se del caso, accompagnate da specifiche analisi di sicurezza e degli effetti ecologici ed economici - dovranno essere approvate dal Comitato Tecnico Provinciale.</p>
<p>2. Unwesentliche Abweichungen werden bei entsprechender Begründung von den zuständigen Stellen, die für die Genehmigung des Projektes zuständig sind, genehmigt.</p>		<p>2. Le deroghe non sostanziali devono essere motivate e vengono approvate dalle strutture competenti per l'approvazione del progetto.</p>

Übergangsbestimmungen	I - Art. 4	Norme transitorie
1. Für Bauvorhaben, deren Ausführungsprojekt bereits vor Inkrafttreten der vorliegenden Normen genehmigt worden ist, sind die auftraggebenden Verwaltungen nicht verpflichtet, diese Normen einzuhalten.		1. Le amministrazioni committenti non sono tenute all'applicazione delle presenti norme per le opere il cui progetto esecutivo sia già stato approvato alla data di entrata in vigore.

ABSCHNITT II GRUNDSÄTZE FÜR EINE VERTRÄGLICHE, INTEGRIERTE UND SICHERE MOBILITÄT		CAPO II ASPETTI GENERALI PER UNA MOBILITÀ COMPATIBILE, INTEGRATA E SICURA
Verträgliche und integrierte Mobilität	II - Art. 5	Mobilità compatibile e integrata
<p>1. Eine verantwortungsbewusste Verkehrs- und Transportwegeplanung zielt darauf ab, die Bedürfnisse nach Mobilität für den Lebensraum und den Wirtschaftsraum zu sichern.</p>		<p>1. Una pianificazione responsabile della viabilità e dei trasporti mira a garantire le esigenze di mobilità per lo spazio abitativo e l'area economica.</p>
<p>2. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätssysteme sollte eine Optimierung des Mobilitätsangebotes erzielt werden, indem intermodale Systeme und Knotenpunkte bevorzugt und gefördert werden.</p>		<p>2. Prendendo in considerazione i differenti sistemi di mobilità va ricercata l'ottimizzazione dell'offerta di mobilità dando preferenza e promuovendo sistemi e nodi intermodali.</p>
<p>3. Für großräumige Mobilitätsprojekte muss bei Nachfrage des Auftraggebers die Möglichkeit der Betankung von emissionsarmen Antriebssystemen mit Strom, Wasserstoff, Methan, usw. untersucht werden.</p>		<p>3. Per progetti di mobilità su larga scala deve essere analizzata, su richiesta del committente, la possibilità di prevedere per sistemi a trazione a basse emissioni il rifornimento tramite elettricità, idrogeno, metano etc.</p>
<p>4. Eine verantwortungsbewusste Verkehrs- und Transportwegeplanung zielt darauf ab, gute Rahmenbedingungen für die Mobilität zu schaffen. Die Rahmenbedingungen sind so zu gestalten, dass das Gebiet sowohl als Lebensraum als auch als Wirtschaftsraum funktionieren kann.</p> <p>Dabei muss eine ausgewogene Lösung zwischen der notwendigen Mobilität und den verfügbaren Ressourcen gefunden werden.</p>		<p>4. Una pianificazione responsabile della viabilità e dei trasporti mira a creare condizioni favorevoli alla mobilità che devono essere sviluppate in modo tale che il territorio possa funzionare sia come spazio abitativo che come area economica.</p> <p>Va ricercata una soluzione equilibrata che tenga conto sia della necessaria mobilità che delle risorse disponibili.</p>
Sichere Mobilität	II - Art. 6	Mobilità sicura
<p>1. Im urbanen Bereich muss der Vorrang den schwächeren Verkehrsteilnehmern, wie Menschen mit Beeinträchtigung, Fußgängern, Radfahrern, Benutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln etc., gegeben werden.</p>		<p>1. Nelle aree urbane si deve dare la priorità agli utenti delle fasce deboli (p.e. persone con disabilità, pedoni, ciclisti, utenti di mezzi pubblici etc.).</p>
<p>2. Das Fahrradwegenetz soll vor allem dort, wo ein großes Verkehrsaufkommen und/oder größere Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Verkehrsteilnehmern (Auto versus Fahrrad) vorhanden sind, möglichst</p>		<p>2. Quando possibile la rete di piste ciclabili deve essere separata dal traffico veicolare soprattutto quando sono presenti un elevato volume di traffico e/o grandi differenze di velocità tra i differenti utenti della strada (auto</p>

vom Fahrzeugverkehr getrennt werden. Zudem soll das Fahrradwegenetz mit bequem zugänglichen und sicheren Fahrradabstellplätzen ausgestattet werden.		versus biciclette). Inoltre, la rete di piste ciclabili dovrebbe essere attrezzata con parcheggi per biciclette facilmente accessibili e sicuri.
Sicherheit und Verhalten	II- Art. 7	Sicurezza e comportamento
1. Da die vorliegenden Normen den Bereich Verkehr betreffen, sind mit besonderem Augenmerk die Aspekte der aktiven und passiven Verkehrssicherheit zu beachten, und zwar zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sowie zur Verringerung derer Folgen (Verkehrsbeschilderung, räumliche und optische Linienführung, Stetigkeit in der Linienführung, Gleichmäßigkeit der Geschwindigkeit in den verschiedenen Abschnitten, Rückhaltesysteme, usw.).		1. Poiché le presenti norme afferiscono al settore della viabilità, andranno considerati, con particolare attenzione, gli aspetti della sicurezza stradale, attiva e passiva, volti rispettivamente, a limitare le cause e le conseguenze degli incidenti stradali (segnaletica, coordinamento plano-altimetrico e percezione ottica del tracciato, attenuazione di eventuali discontinuità, regolarizzazione delle velocità corrispondenti alle varie tratte, dispositivi di ritenuta, ecc.).
2. Zur Bewertung der Sicherheit müssen sowohl objektive Parameter (Unfallstatistik, etc.) als auch das Kriterium der gefühlten Sicherheit (Fußgänger, Radfahrer, Menschen mit Beeinträchtigung etc.) berücksichtigt werden.		2. Per valutare la sicurezza, devono essere presi in considerazione sia i parametri oggettivi (statistiche sugli incidenti, ecc.) sia il criterio della sicurezza percepita (pedoni, ciclisti, persone con disabilità, ecc.).
3. In Absprache mit dem Auftraggeber müssen für das jeweilige Projekt entsprechende Maßnahmen und Kontrolleinrichtungen für die Verkehrssicherheit untersucht werden.		3. In accordo con il committente, devono essere studiate per il rispettivo progetto corrispondenti misure e apparecchiature di controllo per la sicurezza stradale.
4. In Absprache mit dem Auftraggeber sind, falls dies als angemessen erachtet wird, Maßnahmen zur Verkehrserziehung zu entwickeln und etwaige Empfehlungen in einem spezifischen Bericht zu definieren.		4. In accordo con il committente, se ritenuto opportuno, sono da elaborare misure di educazione stradale e da formulare eventuali raccomandazioni che vanno definite in una relazione specifica.
5. In Hinsicht auf die Aspekte der Sicherheit in der Planungs-, Ausführungs- und Betriebsphase sind die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten.		5. Per tutto quanto concerne gli aspetti della sicurezza nelle fasi progettuali, esecutiva e gestionale, ci si dovrà attenere alla vigente normativa in materia.

ABSCHNITT III ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE EINER NACHHALTIGEN PLANUNG UND DES LIFE-CYCLE-MANAGEMENTS		CAPO III ASPETTI GENERALI DELLA PROGETTAZIONE SOSTENIBILE E DEL MANAGEMENT DEI CICLI DI VITA
Kriterien für eine nachhaltige Planung	III - Art. 8	Criteria per una progettazione sostenibile
<p>1. Bei der Planung von baulichen Maßnahmen muss besondere Aufmerksamkeit dem Ausgleich zwischen den sozialen Bedürfnissen sowie den ökologischen und ökonomischen Erfordernissen, welche in Wechselbeziehung zueinanderstehen und im Wesentlichen das Gleichgewicht der Gesellschaft bilden, gewidmet werden.</p>		<p>1. Nella progettazione di una qualsiasi opera si dovrà prestare particolare cura nel conciliare gli interessi di carattere sociale, con quelli di carattere ambientale ed economico che, interconnessi e contrapposti tra loro, regolano i principali equilibri della società.</p>
<p>2. Bei unlösbaren Zielkonflikten zwischen den genannten Erfordernissen muss im Interesse künftiger Generationen den ökologischen Belangen der Vorrang eingeräumt werden.</p>		<p>2. All'insorgere di insolubili conflitti tra le citate esigenze, nell'interesse delle future generazioni, dovrà prevalere l'attenzione per le problematiche di natura ambientale.</p>
<p>3. In Abstimmung mit dem Auftraggeber muss der Lebenszyklus der Bauwerke festgelegt werden.</p>		<p>3. In accordo con il committente deve essere specificato il ciclo di vita dell'opera.</p>
<p>4. In Absprache mit dem Auftraggeber müssen bei der Bewertung der Nachhaltigkeit ab dem definitiven Projekt folgende Kriterien in Form einer Ökobilanz berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. GWP (global warming potential)-Werte (CO₂-Äquivalente) für die Herstellungsphase der Baustoffe (A1 – A3); b. GWP-Werte (CO₂-Äquivalente) für die Errichtungsphase mit besonderer Berücksichtigung des Transports und der Baustellenlogistik (A4 – A5); c. GWP (global warming potential)-Werte (CO₂-Äquivalente) für die Betriebsphase (B1 – B4); d. GWP (global warming potential)-Werte (CO₂-Äquivalente) für die Entsorgungsphase (C1 – C4). 		<p>4. In accordo con il committente, i seguenti criteri devono essere considerati nella valutazione della sostenibilità nella forma di un bilancio ecologico fin dal progetto definitivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) impatto del potenziale di riscaldamento globale GWP (global warming potential; cioè i CO₂-equivalenti) dei materiali nelle fasi di produzione (A1 – A3); b) impatto del potenziale di riscaldamento globale GWP (CO₂-equivalenti) della costruzione con particolare attenzione al trasporto e alla costruzione logistica di cantiere (A4 – A5); c) impatto del potenziale di riscaldamento globale GWP (CO₂-equivalenti) delle fasi d'esercizio (B1 – B4); d) impatto del potenziale di riscaldamento globale GWP (CO₂-equivalenti) delle fasi di smaltimento (C1 – C4).
BIM	III - Art. 9	BIM
<p>1. In Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgt die Projektabwicklung durchgängig</p>		<p>1. In accordo con il committente la progettazione si sviluppa con metodi e</p>

mit spezifischen digitalen Methoden (auf BIM-basis).		strumenti elettronici specifici (sistema di gestione BIM).
2. Die Daten werden über interoperable Plattformen mit offenen und nicht eigenen standardisierten Formaten (wie beispielsweise IFC) übertragen. Der Datenfluss muss innerhalb einer Umgebung zur gemeinsamen Nutzung der Daten (AC DATA oder CDE) stattfinden.		2. La trasmissione dei dati avviene utilizzando piattaforme interoperabili a mezzo di formati aperti e non proprietari normati (quale ad esempio IFC). Il flusso dei dati si deve svolgere all'interno di un ambiente di condivisione dati (AC DATA o CDE).
3. Der Auftraggeber erstellt ein Dokument mit allen Bedürfnissen und Anforderungen der Betreiber, um die Modellierung, die Verwaltung und die Speicherung von Informationsinhalten für die BIM-planung zu definieren.		3. Il committente predispose un documento che contenga tutte le esigenze e i requisiti, richiesti agli operatori, per definire la modellazione, la gestione e archiviazione dei contenuti informativi per la prestazione BIM.
4. Die Verwaltung der Projektphasen, die Ermittlung der Mengen und Kosten sowie die Bauablaufplanung erfolgen mit Hilfe einer offenen und interoperablen Plattform mit einem quelloffenen Standard (beispielsweise IFC, und nicht einem eigenen Standard).		4. La gestione delle fasi di progettazione, la determinazione della quantità e dei costi come anche la pianificazione dell'avanzamento dei lavori, vengono effettuate con l'ausilio di una piattaforma aperta e interoperabile basata su uno standard non proprietario e svincolato da qualsiasi sorgente (quale ad esempio IFC).
5. Das BIM-Modell muss die vom Auftraggeber definierte Struktur, die Merkmale, die Attribute und die Beziehungen sowie das IFC-Schema mit der angegebenen Version und dem angegebenen Detaillierungsniveau (z. B. 3D bis 7D) berücksichtigen.		5. Il modello BIM deve rispettare la struttura, le caratteristiche, gli attributi e le relazioni indicate nello schema e versione IFC così come anche il livello di dettaglio (quale ad esempio da 3D a 7D) specificati dal committente.
6. In Abstimmung mit dem Auftraggeber ist bei der Planung eines Projektes ein lokales, unverzerrtes Koordinatensystem, welches eine 1:1-Modellierung ermöglicht, zu verwenden. Die Position und Orientierung des lokalen Koordinatensystems muss georeferenziert sein. Die Verwaltungen Südtirols haben offiziell das Koordinatensystem "ETRS89 / UTM-Zone 32N" (gekennzeichnet mit EPSG-Code: 25832) übernommen.		6. Nell'elaborazione di un progetto si dovrà utilizzare, in accordo con il committente, un sistema di coordinate locali e prive di distorsioni, che consenta la modellazione 1:1. La posizione e l'orientamento del sistema di coordinate locali devono essere georeferenziati. Il sistema di coordinate adottato ufficialmente presso le amministrazioni dell'Alto Adige è "ETRS89 / UTM zone 32N" (identificato con il codice EPSG: 25832).
7. Das BIM-System muss grundsätzlich nützlich und funktional für die Instandhaltung und für die Betriebsphase sein.		7. Il sistema di gestione BIM deve essere fondamentalmente utile e funzionale alla manutenzione e alla gestione dell'opera durante l'esercizio.

Eignung und Funktionalität	III - Art. 10	Idoneità e Funzionalità
<p>1. Die Projektlösung und jedes einzelne Element derselben müssen sich hinsichtlich der Erfordernisse der verschiedenen Verkehrsarten (Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr, Mikromobilität, motorisierter Verkehr, öffentlicher/privater Verkehr, usw.) sowie des jeweiligen Standortes als geeignet und funktionell erweisen.</p>		<p>1. La soluzione progettuale ed ogni suo singolo elemento dovranno risultare idonei e funzionali sia al contesto in cui trovano la propria collocazione sia a soddisfare le esigenze richieste dalle differenti forme di traffico e di trasporto (traffico pedonale e ciclabile, micro-mobilità, traffico motorizzato, traffico pubblico/privato, ecc.).</p>
Landschafts- und Umweltschutz	III - Art. 11	Tutela dell'ambiente e del paesaggio
<p>1. Bei der Auswahl der Linienführung müssen folgende Kriterien beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Harmonische Einbindung in die Landschaft und Anpassung an das bestehende Gelände mit besonderem Augenmerk auf die Kunstbauten; - Erhaltung von landschaftlich und ökologisch sensiblen Gebieten; - Minimierung des Flächenbedarfs und geringe Zerschneidung bestehender Flächen; - Verminderung der von der Straße ausgehenden Trennwirkung; - Minimierung des Eingriffs. 		<p>1. La scelta del tracciato dovrà rispettare i seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - armonizzazione dell'inserimento paesaggistico ed adattamento alla morfologia del terreno esistente con particolare attenzione alle opere d'arte; - conservazione delle zone sensibili dal punto di vista paesaggistico ed ecologico; - ottimizzazione delle superfici occupate e della frammentazione di quelle esistenti; - attenuazione dell'effetto di separazione rappresentato dalla strada; - minimizzazione dell'intervento.
<p>2. Bei neuen Bauwerken, sofern die bestehenden Strukturen im Einvernehmen mit dem Auftraggeber zurückgestuft oder stillgelegt werden, muss eine Sanierungs- und/oder Revitalisierungsstudie für das bestehende oder neu entstehende Gebiet erstellt werden.</p>		<p>2. In caso di realizzazione di nuove opere, quando le strutture preesistenti vengano declassate o dismesse in accordo con il committente, deve essere redatto uno studio di riqualificazione e/o valorizzazione dell'esistente o dell'area risultante.</p>
<p>3. In Hinblick auf den Lärmschutz und auf die Begrenzung von Erschütterungen im Allgemeinen, von Schadstoffen sowie bezüglich der Abfallbewirtschaftung und des Gewässerschutzes sind die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen einzuhalten. Bei größeren Bauvorhaben ist die Einhaltung der von der Norm festgesetzten Grenzwerte im Voraus nachzuweisen.</p>		<p>3. Per il contenimento dell'inquinamento acustico, di fenomeni vibratori in generale, di sostanze inquinanti, nonché per la gestione dei rifiuti e la tutela delle acque, ci si dovrà attenere a quanto disposto dalla vigente normativa in materia. Nel caso di grandi opere, il rispetto dei limiti imposti dalle norme dovrà essere opportunamente dimostrato.</p>
<p>4. Zur Aufwertung der landschaftlich-ästhetischen und der ökologischen Qualität des Straßenumfeldes sowie zum Schutz der umliegenden Gebiete, im Besonderen der landwirtschaftlich bewirtschafteten und/oder der bewohnten Flächen, vor Stäuben, Abgasen und Lärm, sollten die Straßenränder unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und</p>		<p>4. Al fine di valorizzare le qualità estetico-paesaggistiche, nonché ecologiche, dell'ambito stradale, proteggendo al contempo le zone circostanti da polveri, gas di scarico e rumore, specie ove queste siano coltivate e/o abitate, lungo i margini delle strade vanno previsti, se possibile, i seguenti elementi</p>

<p>der Instandhaltung, soweit möglich mit folgenden Pflanzen versehen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Straßenbegleitgrün; - Hecken und Sträucher. <p>Das verwendete Saat- und Pflanzgut sollte von autochthoner Herkunft sein, der jeweiligen Funktion und dem Standort gerecht (Position, Höhenlage, Sonneneinfall, usw.) sowie unempfindlich gegenüber Einwirkungen von Taumittel und anderen im Umfeld der Straße vorhandenen Schadstoffen sein.</p>		<p>vegetali sempre nel rispetto della sicurezza stradale e della manutenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fasce a verde; - siepi e cespugli. <p>La vegetazione impiegata dovrà essere di provenienza autoctona, adatta alla funzione cui sarà destinata ed al luogo in cui troverà ubicazione (posizione, quota, esposizione solare, ecc.), resistente ai sali ed alle altre sostanze inquinanti normalmente presenti in ambito stradale.</p>
<p>5. Die Maßnahmen zur landschaftlichen Einbindung der Infrastruktur und die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sollen in Absprache mit dem Auftraggeber und den verantwortlichen Ämtern definiert werden.</p>		<p>5. Le misure per l'integrazione paesaggistica dell'infrastruttura e le misure di compensazione ecologica devono essere definite in accordo con il committente e gli uffici competenti.</p>
<p>6. Zur Verbesserung der Ergebnisse der Baumaßnahmen (Minimierung von Kunstbauten und des landschaftlichen Eingriffs, Verbesserung der Verkehrssicherheit, usw.) kann die Morphologie des betroffenen Geländes durch zweckmäßige erdbauliche Modellierungen verändert werden.</p>		<p>6. Al fine di migliorare il risultato dell'intervento (minimizzazione delle opere d'arte e dell'impatto paesaggistico in generale, miglioramento della sicurezza stradale, ecc.), la morfologia del terreno interessato dalle infrastrutture, potrà essere opportunamente modellata.</p>
<p>7. Außerdem soll die Aufnahme von typischen Elementen der Kulturlandschaft (z.B. Zyklopenmauern, Zäune, Materialien, usw.) in Betracht gezogen werden. Unangebrachte Ungleichmäßigkeiten mit dem Bestand sind in jedem Fall zu vermeiden.</p>		<p>7. Sarà inoltre da valutare l'inserimento di elementi tipici del contesto locale (p.es. muri in massi ciclopici, steccati, materiali, ecc.). In ogni caso, il progetto non dovrà presentare inopportune disomogeneità con lo stato esistente.</p>
<p>8. Bei größeren Eingriffen oder bei Eingriffen in sensible Räume der Landschaft sowie der Umwelt muss das Projekt jene Schutz- und eventuelle Ausgleichsmaßnahmen enthalten, die für eine landschaftspflegerische Ausführung der Bauarbeiten vorzusehen sind. In diesen Fällen muss eine ökologische und landschaftspflegerische Bauaufsicht die Ausführung der Arbeiten begleiten.</p>		<p>8. Nel caso di opere di grandi dimensioni o che interessino ambienti particolarmente sensibili dal punto di vista paesaggistico-ambientale, il progetto dovrà comprendere le misure di tutela e le eventuali misure compensative per la riqualificazione paesaggistica/ecologica delle zone di intervento. In questi casi, una supervisione ecologica e paesaggistica devono affiancare l'esecuzione dei lavori</p>
<p>9. In Absprache mit dem Auftragnehmer müssen soweit möglich für die landschaftliche Gestaltung noch weitere, geeignete Flächen für die Aufnahme von Landschaftselementen in Betracht gezogen werden.</p>		<p>9. In accordo con il committente, se possibile devono essere prese in considerazione ulteriori aree idonee per l'inserimento di eventuali elementi paesaggistici.</p>
<p>10. Je nach Art und Größe der vorgesehenen Eingriffe muss eine eigene Umweltverträglichkeitsstudie gemäß der geltenden Gesetzeslage, ausgearbeitet werden. Im Besonderen sind dabei die</p>		<p>10. In base alla natura ed alle dimensioni degli interventi da realizzarsi, si dovrà redigere uno specifico studio di valutazione dell'impatto ambientale, ai sensi della vigente normativa in materia. Saranno, in particolare, da esaminare</p>

<p>mittelbaren oder unmittelbaren Auswirkungen auf folgende Faktoren zu bewerten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mensch, Fauna und Flora; - Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft; - Sachgüter und das kulturelle Erbe; - die Wechselwirkungen zwischen den Faktoren der vorher genannten Positionen. 		<p>gli effetti diretti ed indiretti sui seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'uomo, la fauna e la flora; - il suolo, l'acqua, l'aria, il clima ed il paesaggio; - i beni materiali ed il patrimonio culturale; - l'interazione tra i fattori di cui alle precedenti posizioni.
Architektonische und künstlerische Gestaltung	III – Art. 12	Aspetti architettonici e artistici
<p>1. Zur Steigerung der ästhetischen Gestaltqualität der zu verwirklichenden Bauwerke und gleichzeitig zur Aufwertung des gesamten Straßenraumes muss dem architektonischen und künstlerischen Aspekt ein besonderer Stellenwert eingeräumt werden auch mittels Einbeziehung von Fachexperten. Das Ausmaß dieser Maßnahmen lässt sich nur im Einzelfall entscheiden und kann die Gesamtheit des Bauwerkes oder einzelne Konstruktionsdetails desselben betreffen.</p>		<p>1. Al fine di migliorare l'estetica delle opere da realizzarsi, valorizzando al contempo tutto il contesto stradale, agli aspetti architettonici ed artistici dovrà essere attribuita la dovuta importanza, anche mediante il coinvolgimento di esperti del settore. L'entità degli interventi da intraprendere in tal senso potrà essere valutata in considerazione del solo caso specifico e potrà indirizzarsi alla globalità dell'opera oppure a singoli dettagli esecutivi della stessa.</p>
<p>2. Die Maßnahmen zur künstlerischen und architektonischen Gestaltung müssen im Einvernehmen zwischen dem Auftraggeber und den Vertretern der betroffenen Gemeinde oder des Ortes getroffen werden.</p>		<p>2. Le misure di abbellimento artistico e architettonico devono essere adottate di comune accordo tra il committente e i rappresentanti del Comune o della località interessata.</p>
<p>3. In Hinsicht auf die künstlerische Gestaltung und Verschönerung von öffentlichen Bauten wird auf die einschlägigen Bestimmungen verwiesen. Bei großen und wichtigen Bauwerken, sollte entweder ein Modell oder eine geeignete Computersimulation erstellt werden.</p>		<p>3. Per quanto concernente l'abbellimento di opere pubbliche, trova applicazione quanto disposto dalla vigente normativa in materia. In base alla natura, alle dimensioni ed all'importanza delle opere, dovrà essere valutata la possibilità di realizzare un plastico o un'ideale simulazione.</p>
<p>4. Bestehende Kunstbauten von besonderem Wert, die:</p> <ul style="list-style-type: none"> - seltene Zeugen einer technologischen, architektonischen, historischen, sozialen oder künstlerischen Entwicklung oder; - unabdingbarer Bestandteil einer Ort- und/oder Landschaft sind, <p>müssen unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen Mittel sowie des Standes der Technik unter Einhaltung einer ausreichenden Mindestsicherheit, erhalten werden.</p>		<p>4. Le opere esistenti, che possono essere considerate di particolare pregio, in quanto sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di rara testimonianza di sviluppo tecnologico, architettonico, storico, sociale od artistico; - parte integrante del paesaggio e/o dell'aspetto tipico di una località, <p>dovranno essere conservate, compatibilmente con i limiti di spesa e con quelli imposti dallo stato della tecnica pur garantendo una sicurezza minima sufficiente.</p>
<p>5. Falls die Erhaltung des Bauwerkes, wie im vorherigen Absatz 4 vorgesehen, nicht</p>		<p>5. Qualora non fosse possibile addivenire alla conservazione dell'opera, come previsto dal</p>

möglich ist, sind alternative Strategien zur Beibehaltung des Kulturwertes in Betracht zu ziehen (Neubau unter Verweis auf die ursprüngliche Form, jedoch unter Einsatz moderner Technologien; Errichtung eines neuen Bauwerkes neben dem bestehenden und Aufteilen der Funktionen, usw.).		precedente comma 4, si valuteranno strategie alternative da adottare per mantenerne il pregio culturale (utilizzo di materiali e tecniche costruttive moderne con richiami alla forma originaria dell'opera, realizzazione di strutture moderne in affiancamento a quelle esistenti con funzioni separate, ecc.).
Bauausführung	III – Art. 13	Esecuzione delle opere
1. Bei der Planung von Eingriffen muss im Besonderen der Ausführbarkeit der Bauten, der Aufrechterhaltung des Verkehrs und der Verkehrssicherheit während der Bauarbeiten sowie der Verminderung der Beeinträchtigung für die Bevölkerung (Information, Verkürzung der Bauzeiten, Auswahl von geeigneten Zeiträumen, Behelfsbauwerke usw.) Rechnung getragen werden.		1. Nella progettazione degli interventi, si dovrà prestare particolare attenzione alla realizzabilità delle opere, al mantenimento del traffico e alla sicurezza stradale durante il corso dei lavori, nonché alla minimizzazione del disturbo arrecato alla popolazione (informazione, riduzione dei tempi di lavorazione, scelta dei periodi più adatti, opere provvisorie ecc.)
Wirtschaftlichkeit und Risikovorsorge	III – Art. 14	Economicità e previsione dei rischi
1. Sämtliche Planungsentscheidungen müssen von genauen ökonomischen Analysen begleitet werden, welche die jeweiligen Kosten inklusive einer Risikovorsorge der jeweiligen folgenden Phasen sowie einer Vorausvalorisierung (ermittelter Prognosewert auf der Grundlage von statistischen Daten oder mindestens 2,0% pro Jahr) bis zur geschätzten Inbetriebnahme eines Bauwerks miteinschließen: - Vorprojekt, - Definitives Projekt – Einreichprojekt, - Ausführungsprojekt, - Bau. Für die gesamte Betriebsphase müssen die Kosten für das Monitoring/die Inspektion sowie die Instandhaltung ermittelt werden.		1. Tutte le scelte progettuali dovranno seguire approfondite analisi di carattere economico, che contemplino per ciascuna delle seguenti fasi di un'opera i relativi costi comprensivi degli importi derivanti dalla valutazione dei rischi, nonché un adeguamento dei costi (indice determinato sulla base di dati statistici o almeno 2,0% all'anno) fino alla messa in funzione: - progetto preliminare, - progetto definitivo, - progetto esecutivo, - realizzazione. Per l'intera fase d'esercizio, i costi per il monitoraggio/ispezione e la manutenzione, devono essere determinati.
2. Bei der Kostenermittlung muss in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Risikoanalyse mit entsprechender Angabe einer Risikovorsorge und möglichen Maßnahmen zur Vermeidung von Risiken und zur Ermöglichung von Chancen erstellt werden. Bei Tunnelprojekten und für komplexe Projekte ist eine solche Risikoanalyse verpflichtend.		2. Per la determinazione dei costi deve essere predisposta, in accordo con il committente, un'analisi dei rischi con indicazione degli importi e delle possibili misure per evitare i rischi e per permettere le opportunità. Tale analisi dei rischi è obbligatoria per i progetti di gallerie e per progetti complessi.
3. Bei der Risikoanalyse müssen alle identifizierbaren und quantifizierbaren		3. Nell'ambito dell'analisi dei rischi tutti i rischi e le opportunità identificabili e

Risiken und Chancen zumindest mit Eintrittswahrscheinlichkeiten hoch, mittel, niedrig bewertet werden.		quantificabili devono essere classificati almeno con una probabilità di accadimento alta, media, bassa.
4. Zusätzlich zu den identifizierbaren und quantifizierbaren Risiken muss immer eine Vorsorge für unbekannte Risiken (Unvorhergesehenes) getroffen werden.		4. Oltre ai rischi identificabili e quantificabili, deve essere previsto sempre un importo per rischi imprevedibili (imprevisti).
Lokales Umfeld	III - Art. 15	Circostanze locali
1. Je nach Art, Größe und Bedeutung des Bauvorhabens muss die Allgemeinheit umfassend und ausreichend informiert sowie bereits von Planungsbeginn an miteinbezogen werden. Dies soll durch geeignete Kommunikationsmittel und/oder Formen der Bürgerbeteiligung erfolgen.		1. In base alla natura, alle dimensioni ed all'importanza di un'opera, la collettività dovrà essere adeguatamente informata e coinvolta già durante le prime fasi di progettazione della stessa, mediante l'impiego di opportuni mezzi di comunicazione e/o attraverso strumenti di partecipazione popolare.
2. Ziel ist es die Bandbreite der Projektvorschläge mit zusätzlichen Lösungsmöglichkeiten zu ergänzen und die Akzeptanz in der Bevölkerung für die geplanten Arbeiten zu erhöhen.		2. L'obiettivo è ampliare il ventaglio delle proposte progettuali con ulteriori soluzioni realizzative e di accrescere tra la popolazione l'accettazione nei confronti delle opere pianificate.

ABSCHNITT IV STRASSEN		CAPO IV STRADE
Straßennetz	IV - Art. 16	Rete stradale
1. Das Straßennetz setzt sich aus Straßenabschnitten mit verschiedenen Funktionen zusammen, die von der Art der Verbindung, für die sie bestimmt sind, abhängen.		1. La rete stradale si compone di tratti stradali con funzioni diverse a seconda del tipo di collegamento a cui sono asservite.
2. Die geometrischen Eigenschaften, welche den jeweiligen Funktionen entsprechen, sind durch die Regelquerschnitte definiert, die einem von der Landesverwaltung (S.S. und L.S.) bzw. der Gemeinde (G.S.) erarbeiteten Verzeichnis, entnommen werden können.		2. Le caratteristiche geometriche corrispondenti a tali funzioni sono definite dalle sezioni tipo, la cui scelta viene imposta in base ad un elenco elaborato dalla Provincia (S.S. e S.P.) o dal Comune (S.C.).
3. Bei der Planung neuer sowie bei der Erneuerung bestehender Straßenachsen sind alle Mobilitätsformen (Fußverkehr, Fahrradverkehr, Mikromobilität, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) zu berücksichtigen. Geh- und Fahrradwege sind Teil des Straßennetzes und gemäß Bedarf zu dimensionieren.		3 Tutte le forme di mobilità (spostamenti a piedi, in bicicletta, micro-mobilità, trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato) devono essere prese in considerazione nella fase di progettazione di nuovi assi stradali e nell'adeguamento di quelli esistenti. I marciapiedi e le piste ciclabili fanno parte della rete stradale e devono essere dimensionati in base alle esigenze.
Regelquerschnitte	IV - Art. 17	Sezioni tipo
1. Die wichtigsten Abmessungen einer Straße sind in einem schematischen Querschnitt zusammengefasst, dem „Regelquerschnitt“. Im Regelquerschnitt sind folgende Angaben enthalten: - Anzahl, Lage, Fahrtrichtung und Breite der Fahrstreifen; - Breite der befestigten Straßenfläche; - Randelemente (werden in Detailzeichnungen definiert).		1. Le dimensioni più significative di una strada sono raccolte in una schematica sezione trasversale: la "sezione tipo". Nella sezione tipo trovano rappresentazione: - numero, posizione, senso di marcia e larghezza delle corsie; - larghezza della piattaforma stradale; - elementi marginali (vengono definiti in disegni particolari).
2. Die bei der Planung von Straßen zu verwendenden Regelquerschnitte und Detailausbildungen werden in den Bildern IV-01 bis IV-11 wiedergegeben.		2. Le sezioni tipo e i particolari costruttivi da adottare nella progettazione stradale vengono riportate nelle figure da IV-01 a IV-11.
3. In den Zeichnungen wurde für die Leitschiene beispielhaft ein Standardtyp (*) verwendet. Die spezifische Auswahl der Leitschienen muss je nach Straßentyp und Sicherheitsanforderungen gemäß Tabelle XI-02 erfolgen.		3. Nei disegni è stato usato a titolo esemplificativo un sicurvia di tipo standard (*). La selezione specifica del sicurvia deve essere effettuata in base al tipo di strada e ai requisiti di sicurezza stradale secondo la tabella XI-02.

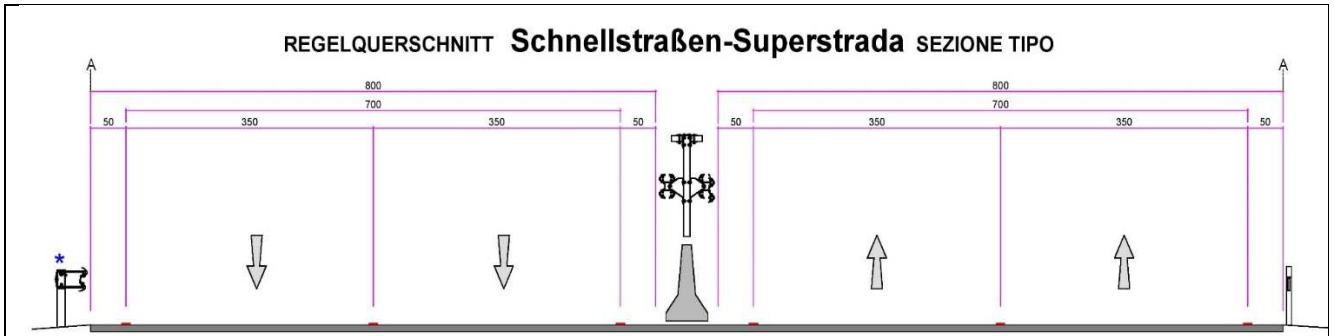
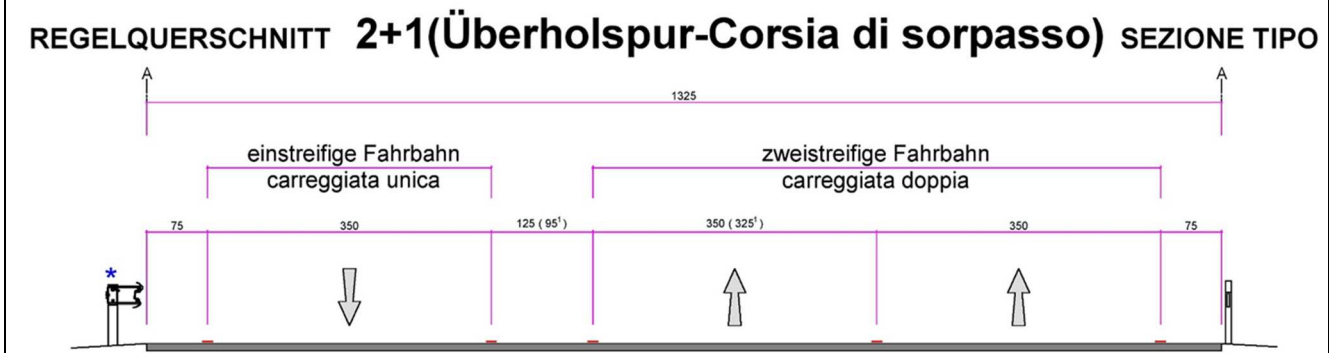


Bild IV-01 Regelquerschnitt Schnellstraßen

Fig. IV-01 Sezione tipo 20 superstrade



¹ In Ausnahmefällen - in casi eccezionali

Bild IV-02 Regelquerschnitt 2+1(Überholspur)

Fig. IV-02 Sezione tipo 2+1 (corsia di sorpasso)

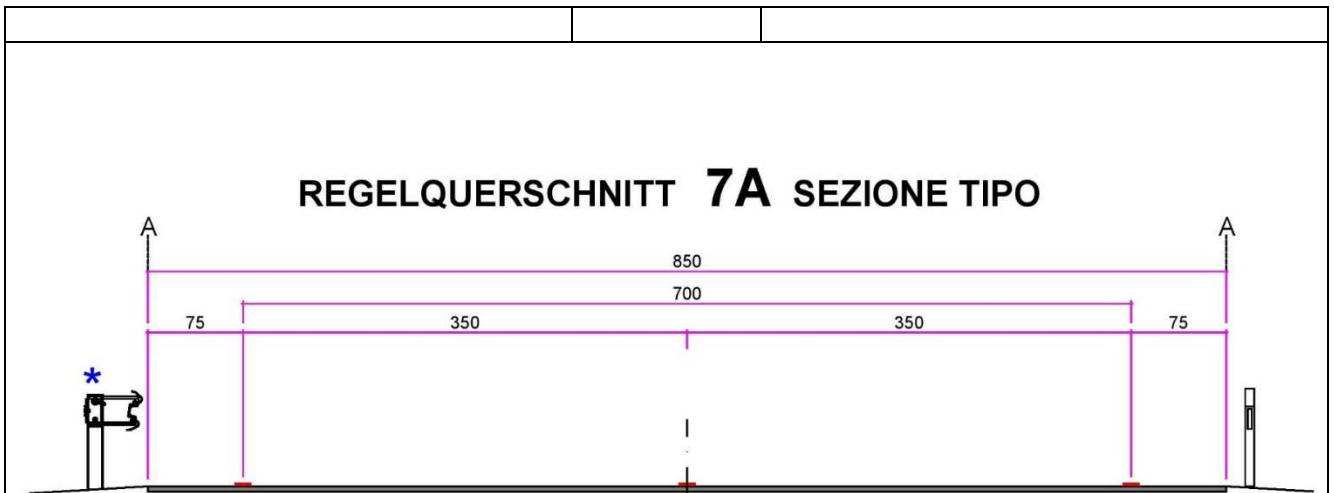


Bild IV-03 Regelquerschnitt 7A

Fig. IV-03 Sezione tipo 7A

REGELQUERSCHNITT **7B** SEZIONE TIPO

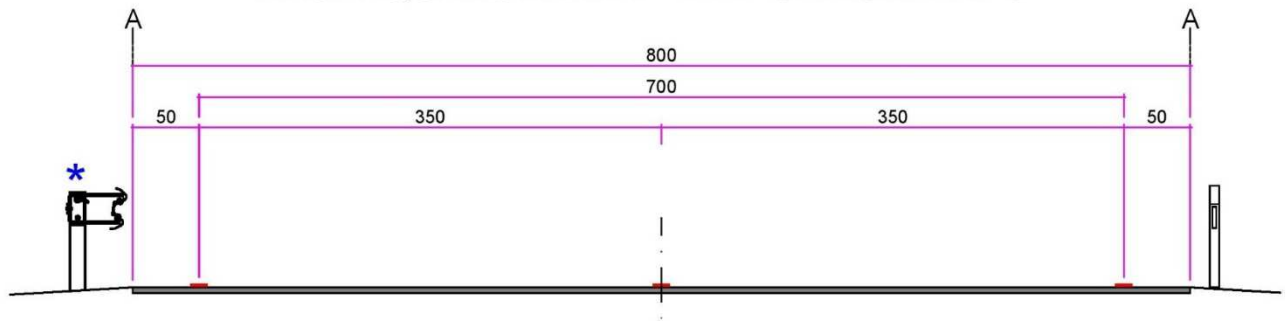


Bild IV-04 Regelquerschnitt 7B

Fig. IV-04 Sezione tipo 7B

REGELQUERSCHNITT **6A** SEZIONE TIPO

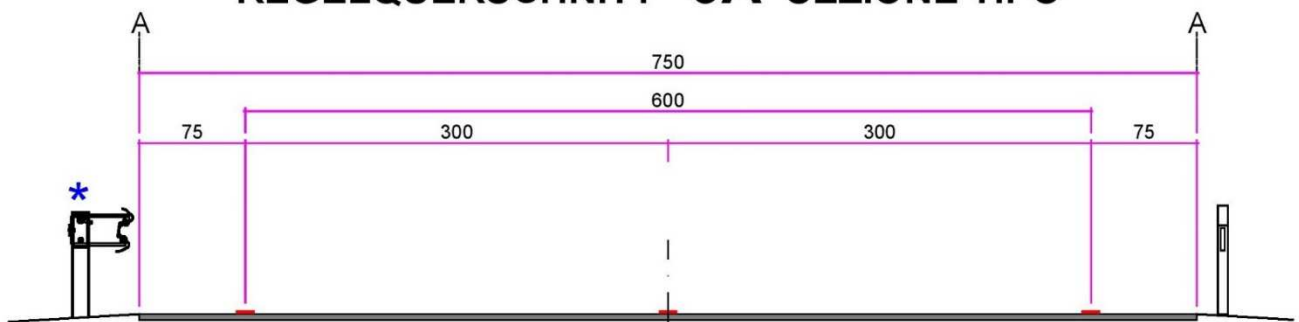


Bild IV-05 Regelquerschnitt 6A

Fig. IV-05 Sezione tipo 6A

REGELQUERSCHNITT **6B** SEZIONE TIPO

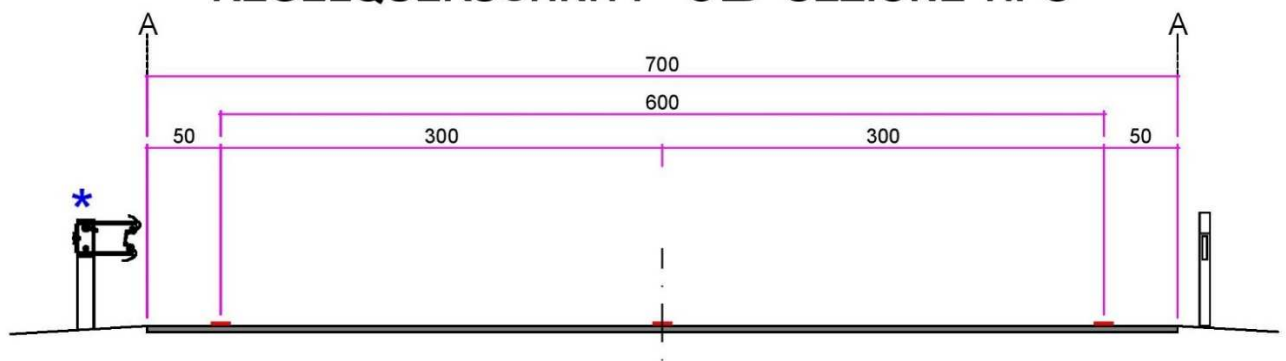


Bild IV-06 Regelquerschnitt 6B

Fig. IV-06 Sezione tipo 6B

REGELQUERSCHNITT 5 SEZIONE TIPO

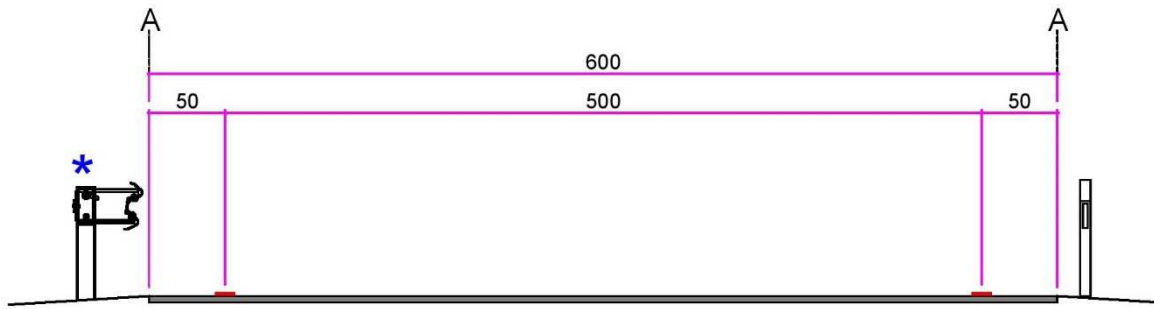


Bild IV-07 Regelquerschnitt 5

Fig. IV-07 Sezione tipo 5

REGELQUERSCHNITT 3 SEZIONE TIPO

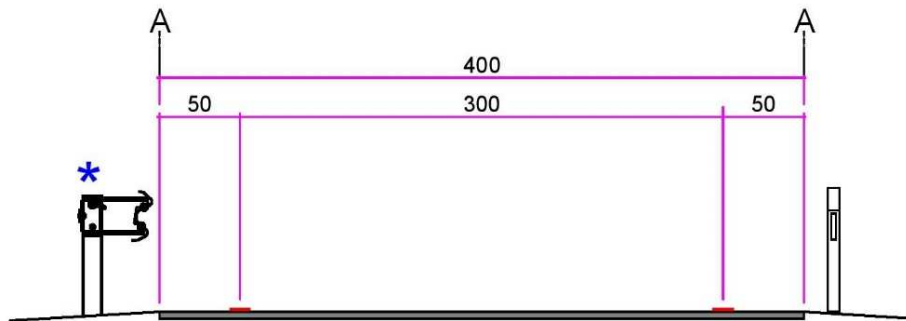
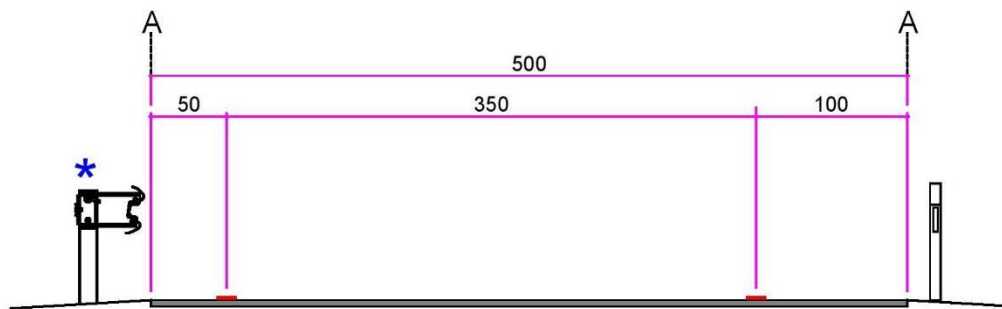


Bild IV-08 Regelquerschnitt 3

Fig. IV-08 Sezione tipo 3

REGELQUERSCHNITT RA SEZIONE TIPO

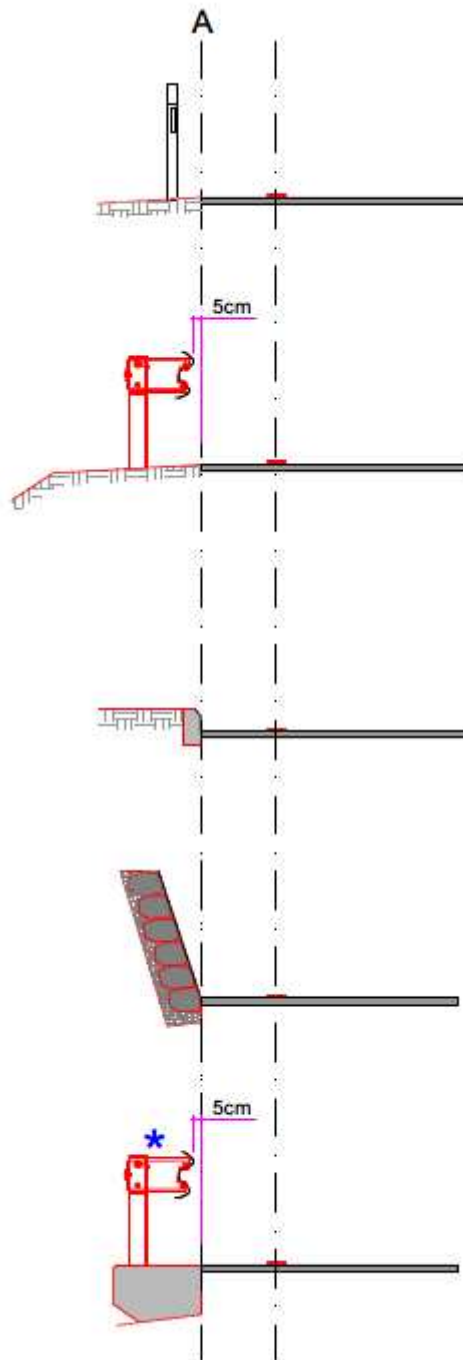


* Classe della Barriera vedi capitolo XI

Bild IV-09 Regelquerschnitt RA (Ein- und Ausfahrtsrampen)

Fig. IV-09 Sezione tipo RA (rampe d'accesso)

Elemente des Querschnitts	IV - Art. 18	Elementi della sezione stradale
<p>1. Bild IV-10 zeigt die repräsentativsten Elemente des Straßenraumes, ergänzt mit der üblicherweise verwendeten Terminologie.</p>		<p>1. La Figura IV-10 illustra gli elementi più rappresentativi della sede stradale, corredandoli della terminologia convenzionalmente in uso.</p>
<p>La larghezza del margine esterno va adeguata alle barriere evtl. necessarie</p> <p>Die Breite des Außenstreifens wird an die evtl. notwendige Leiteinrichtung angepasst</p> <p>La luce libera, il Lichter Raum, il Sagoma limite e il Verkehrsraum sono definiti dalla distanza tra i bordi superiori delle banchine e il limite superiore della carreggiata.</p>		
<p>Bild IV-10 Elemente des Straßenraumes</p>		<p>Fig. IV-10 Elementi della sede stradale</p>
<p>2. In Abstimmung mit dem Auftraggeber kann die Breite des Randstreifens auch reduziert werden.</p>		<p>2.–In accordo con il committente è possibile ridurre anche la larghezza della banchina.</p>
<p>3. Die seitlichen Begrenzungen des Verkehrsraumes mit verschiedenen Randelementen werden in Bild IV-11 dargestellt.</p>		<p>3. I confini laterali della piafformata stradale con diversi elementi marginali sono mostrati nella Figura IV-11.</p>



* Classe della Barriera vedi capitolo XI

Bild IV-11 Verschiedene Ausbildungen des Randbereiches

In den Zeichnungen wurde für die Leitschiene beispielhaft ein Standardtyp (*) verwendet. Die spezifische Auswahl der Leitschienen muss je nach Straßentyp und Sicherheitsanforderungen gemäß Tabelle XI-02 erfolgen.

Fig. IV-11 Diversi particolari della zona della banchina

Nei disegni è stato usato a titolo esemplificativo un sicurvia di tipo standard (*). La selezione specifica del sicurvia deve essere effettuata in base al tipo di strada e ai requisiti di sicurezza stradale secondo la tabella XI-02.

Daten für das Projekt	IV - Art. 19	Dati per il progetto																														
<p>Die wesentlichen Daten für die Planung einer Straße mit allen dazugehörigen Elementen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Topologie der Lage - Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,min}$ - Projektierungsgeschwindigkeit V_p - Verkehrsdaten (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV, Langzeitverkehrsprognose) 		<p>I dati principali per la progettazione di una strada con i corrispondenti elementi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Topografia del luogo - Velocità di dimensionamento $V_{p,min}$ - Velocità di progetto V_p - Dati di traffico (Traffico Giornaliero Medio TGM, previsione di incremento del TGM a lungo termine) 																														
Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,min}$	IV - Art. 20	Velocità di dimensionamento $V_{p,min}$																														
<p>1. Für die zu planende Straße wird die Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,min}$ festgelegt. Sie ist die Mindestgeschwindigkeit, welche auf der gesamten Strecke gefahren werden kann und bestimmt die Höchst- und Minimalwerte der Entwurfselemente.</p>		<p>1. Per la strada da progettare si fissa una velocità di dimensionamento $V_{p,min}$. Essa rappresenta la velocità minima percorribile su tutta la tratta ed inoltre fissa i valori minimi e massimi dei parametri progettuali.</p>																														
<p>2. Die Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,min}$ (entspricht der Bezugsgeschwindigkeit oder Berechnungsgeschwindigkeit v_c in Italien oder der Entwurfsgeschwindigkeit v_e in Österreich und Deutschland) dient als Grundlage zur Bestimmung der Mindestlängen der Klotoiden L_A, der Ausrundungen im Längsschnitt, also von Kuppen- h_K bzw. Wannenmindestradius h_W, der Querneigung q und der Mindestwerte der Sichtweiten wie Mindesthaltesichtweite s_h und Mindestüberholtsichtweite $s_ü$.</p>		<p>2. In base alla velocità di dimensionamento $V_{p,min}$ (corrisponde alla velocità di riferimento o di calcolo v_c in Italia o alla velocità di dimensionamento v_e in Austria e Germania) vengono determinate le lunghezze minime delle clotoidi L_A, dei raccordi circolari nel profilo longitudinale (raggio minimo di curva verticale convessa h_K e concava h_W), le pendenze trasversali q e i valori delle distanze minime di visibilità, quali visibilità minima di arresto s_h e visibilità minima di sorpasso $s_ü$.</p>																														
<p>3. Von $V_{p,min}$ direkt abhängig sind der Kurvenmindestradius R_{min}, und die Höchstlängsneigung s_{max}.</p>		<p>3. Dalla $V_{p,min}$ dipendono direttamente il raggio minimo di curva R_{min} e la pendenza longitudinale massima s_{max}.</p>																														
<p>4. NB: Längsneigungen über 12 % dürfen nur auf Längen unter 500 m angewendet werden, außer für bestehende Straßen.</p>		<p>4. NB: pendenze longitudinali oltre il 12 % possono essere utilizzate solo per tratti inferiori ai 500 m, salvo interventi su strade già esistenti.</p>																														
<table border="1"> <tbody> <tr> <td>$V_{p,min}$ [km/h]</td> <td>30</td> <td>40</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> <td>80</td> <td>90</td> <td>100</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>R_{min} [m]</td> <td>20</td> <td>30</td> <td>50</td> <td>80</td> <td>180</td> <td>250</td> <td>340</td> <td>450</td> <td>630</td> </tr> <tr> <td>s_{max} [%]</td> <td>14</td> <td>12</td> <td>11</td> <td>10</td> <td>9</td> <td>8</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>			$V_{p,min}$ [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110	R_{min} [m]	20	30	50	80	180	250	340	450	630	s_{max} [%]	14	12	11	10	9	8	7	6	5
$V_{p,min}$ [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110																							
R_{min} [m]	20	30	50	80	180	250	340	450	630																							
s_{max} [%]	14	12	11	10	9	8	7	6	5																							
Tabelle IV-01 Zusammenhang zwischen Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,min}$ und Mindestradius bzw. max. Längsneigung		Tabella IV-01 Rapporto tra velocità di dimensionamento $V_{p,min}$, raggio minimo e pendenza longitudinale massima																														

Projektierungsgeschwindigkeit V_p		IV - Art. 21	Velocità di progetto V_p							
1. Die Projektierungsgeschwindigkeit V_p entspricht der maximalen Geschwindigkeit V_{85} , die erwartungsgemäß von 85% der Pkw nicht überschritten wird und ist auf jeden Fall nicht höher als die gesetzlich vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit.			1. La velocità di progetto V_p corrisponde alla velocità massima V_{85} , velocità non superata dall'85% delle autovetture, e comunque non è superiore alla velocità massima ammessa per legge.							
2. Die Projektierungsgeschwindigkeit V_p wird durch den Radius R und die Längsneigung s des jeweiligen Straßenabschnittes bestimmt, wobei der kleinere Wert maßgebend ist. Die sich an jeder Stelle der Straße ergebenden Projektierungsgeschwindigkeiten dürfen die vorgegebene Entwurfsgeschwindigkeit nicht unterschreiten.			2. La velocità di progetto V_p viene determinata dal raggio R e dalla pendenza longitudinale s, nel tratto in questione, assumendo il valore minore tra i due. Le velocità di progetto risultanti per ogni punto della strada non devono essere minori della velocità di dimensionamento prescritta.							
Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV		IV - Art. 22	Traffico Giornaliero Medio TGM							
1. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTV gibt den Fahrzeugdurchsatz pro Tag wieder.			1. Il traffico giornaliero medio TGM riflette la grandezza media del flusso dei veicoli in un giorno.							
2. Die Bemessungsverkehrsstärke q kann überschlagsmäßig entweder aus der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24h) oder aus Kurzzeitählungen von 15.00 bis 19.00 ermittelt werden (q_{15-19}): $q \sim 0,1 \text{ DTV}$ $q \sim 0,33 (q_{15-19})$ $\text{DTV} \sim 3,5 (q_{15-19})$			2. L'intensità del traffico nominale q può essere calcolata approssimativamente a partire del traffico giornaliero medio (TGM in veicoli/24h) o da conteggi a breve termine dalle 15.00 alle 19.00 (q_{15-19}): $q \sim 0,1 \text{ TGM}$ $q \sim 0,33 (q_{15-19})$ $\text{TGM} \sim 3,5 (q_{15-19})$							
3. Der Planung einer Straße sollte immer eine Verkehrsstudie vorausgehen, wobei ein angemessener Zeitraum für die Langzeitverkehrsprognose zu berücksichtigen ist.			3. La progettazione di una strada dovrebbe in ogni caso essere preceduta da uno studio sul traffico, tenendo conto di un ragionevole intervallo per la previsione del traffico a lungo termine.							
Trassierungselemente			Elementi del tracciato							
Gerade		IV - Art. 23	Rettifili							
$V_{p,\min}$ [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110	
Länge [m]/ Lunghezza [m]	10	20	30	40	60	100	110	150	190	
Tabelle IV-02 Zusammenhang zwischen der Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,\min}$ und Mindestlänge der Gerade bei gegenläufigen Bögen			Tabella IV-02 Rapporto tra velocità di dimensionamento $V_{p,\min}$ e lunghezza minima del rettifilo tra curve controverse							

1. Die Mindestlänge der Geraden zwischen zwei gleichsinnig gekrümmten Bögen beträgt $L_{\min} [m] = 4 \times V_{p,\min} [km/h]$. Im Falle von Wendelinien gibt es keine Zwischengerade; es darf jedoch eine kurze Zwischengerade mit einer maximalen Länge von $L_{\max} = (A_1 + A_2)/12,5$ eingeschaltet werden.		1. La lunghezza minima di un rettilo tra due curve equiverse è $L_{\min} [m] = 4 \times V_{p,\min} [km/h]$. Nel caso di un flesso non c'è un rettilo intermedio; tuttavia è possibile inserire un breve rettilo tra le curve controverse di lunghezza massima pari a $L_{\max} = (A_1 + A_2)/12,5$.
2. Bei beengten Verhältnissen oder bei Anpassung von Bestandsstrecken kann eine geringere Mindestlänge angesetzt werden.		2. In caso di spazi ridotti o di rettifiche di strade esistenti è possibile impostare una lunghezza minima più breve.
Kreisbogen	IV - Art. 24	Curve
	$V_{p,\min} [km/h]$	30 40 50 60 70 80 90 100 110
	$R [m]$	20 30 50 80 180 250 340 450 630
Tabelle IV-03 Zusammenhang zwischen der Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,\min}$ und dem Radius R		Tabella IV-03 Rapporto tra velocità di dimensionamento $V_{p,\min}$ e raggio R
1. Mindestlänge des zwischen zwei Übergangsbögen verbleibenden Kreisbogens: $L_{\min} [m] = (V_P [km/h]/3,6) \times 2 = V_P [km/h]/1,8$		1. Lunghezza minima della curva rimanente tra due curve di raccordo: $L_{\min} [m] = (V_P [km/h]/3,6) \times 2 = V_P [km/h]/1,8$
2. Bei beengten Verhältnissen oder bei Anpassung von Bestandsstrecken kann gerade für Bergstraßen auch eine geringere Mindestlänge angesetzt werden.		2. In caso di spazi ridotti o di rettifiche di strade esistenti, specialmente per strade di montagna, è possibile impostare una lunghezza minima più breve.

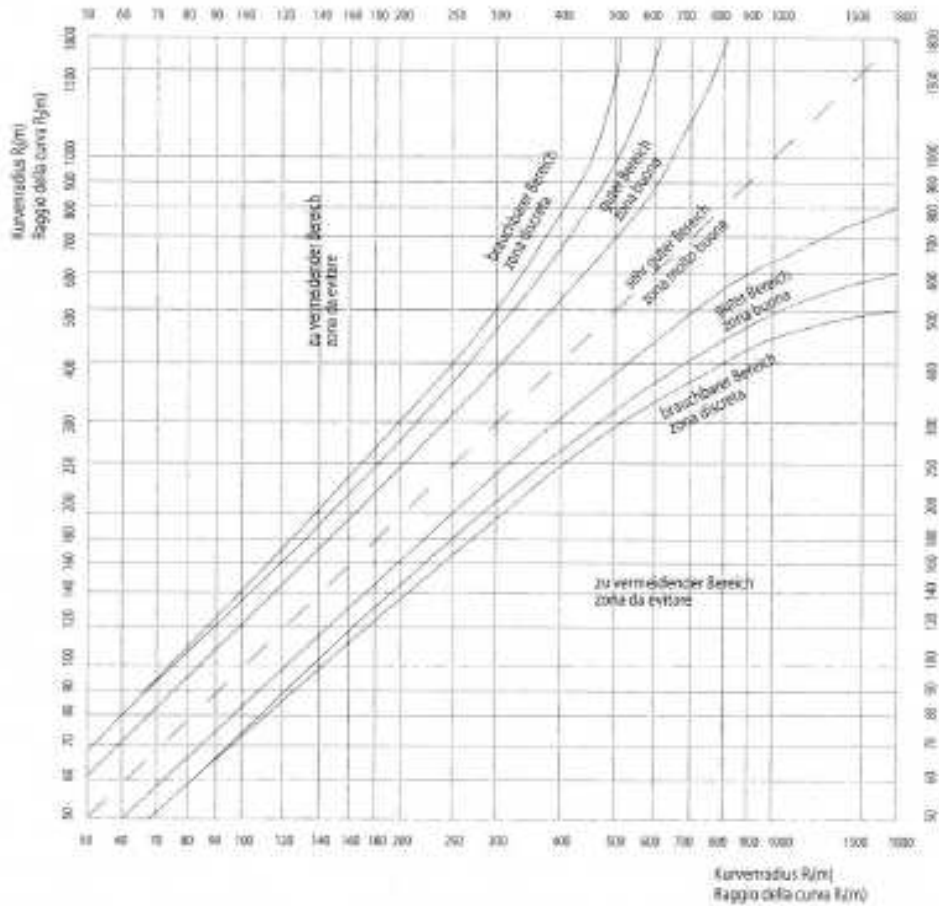


Bild IV-12 Beurteilung der Größe von aufeinander folgenden Bogenradien

Fig. IV-12 Valutazione dei valori di due raggi di curva successivi

Klotoide	IV - Art. 25	Clotoidi
1. Der Übergang zwischen Gerade und Kreisbogen		1. Raccordo tra rettilo e curva
$A^2 = R \cdot L$		$A^2 = R \cdot L$
A = Parameter der Klotoide [m]		A = parametro della clotoide [m]
L = Länge der Klotoide [m]		L = lunghezza della clotoide [m]
R = Radius am Ende der Klotoide [m]		R = raggio alla fine della clotoide [m]

$V_{p,min}$ [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110
A_{min} [m]	10	20	30	40	60	80	110	150 (120)	190 (120)

Tabelle IV-04 Klotoidenmindestparameter A_{min}

Tabella IV-04 Parametro minimo della clotoide A_{min}

Klammerwerte in Ausnahmefällen anwendbar		I valori tra parentesi sono applicabili in casi eccezionali.
Anzustrebender Klotoidenparameter $A = 2/3 \cdot R$		Parametro ottimale della clotoide $A = 2/3 \cdot R$
Bereich Klotoidenparameter: $R/3 \leq A \leq R$		Campo di variazione del parametro della clotoide: $R/3 \leq A \leq R$
Verhältnis zweier aneinanderstoßender Klotoiden: $A_1 : A_2 \leq 1,5$		Rapporto tra due clotoidi successive: $A_1 : A_2 \leq 1,5$

Entwurfselemente der Höhe										Elementi progettuali altimetrici																					
Längsneigung		IV - Art. 26				Pendenza longitudinale																									
1. NB: Längsneigungen über 12 % dürfen nur auf Längen unter 500 m angewendet werden, außer für bestehende Straßen.						1. NB: pendenze longitudinali oltre il 12 % sono ammesse solo per tratti inferiori ai 500 m, salvo interventi su strade già esistenti.																									
<table border="1"> <tr> <td>V_{p,min} [km/h]</td> <td>40</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> <td>80</td> <td>90</td> <td>100</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>s [%]</td> <td>12</td> <td>11</td> <td>10</td> <td>9</td> <td>8</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>5</td> </tr> </table>		V _{p,min} [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110	s [%]	12	11	10	9	8	7	6	5												
V _{p,min} [km/h]	40	50	60	70	80	90	100	110																							
s [%]	12	11	10	9	8	7	6	5																							
Tabelle IV-05 Zusammenhang zwischen Entwurfsgeschwindigkeit V _{p,min} und Längsneigung		Tabella IV-05 Rapporto tra velocità di dimensionamento V _{p,min} e pendenza longitudinale																													
2. Eine Längsneigung bis s = 0% ist nur zulässig, wenn die Querneigung an keiner Straßenstelle weniger als 2,5% beträgt und somit eine ausreichende Oberflächenentwässerung gesichert ist. In Bereichen, in denen die Fahrbahnmindestquerneigung unterschritten ist, soll die Längsneigung der Bezugslinie mindestens so groß gewählt werden, dass der Fahrflächenrand (mit Berücksichtigung einer allfälligen Verbreiterung im Bogen) eine Neigung von 0,5% erhält. Kann diese Bedingung nicht erfüllt werden, so ist der Nulldurchgang zu verschieben.		2. Una pendenza longitudinale fino a s = 0% è ammissibile solo se in tutti i punti della strada la pendenza trasversale è ≥ 2,5% e quindi è assicurato un sufficiente deflusso delle acque superficiali. Nelle zone in cui la pendenza trasversale della carreggiata è inferiore al valore minimo ammissibile si deve prevedere una pendenza longitudinale tale da assicurare ai bordi della carreggiata (tenuto conto di un eventuale allargamento in corrispondenza della curva) una pendenza pari allo 0,5%. Se questa condizione non può essere soddisfatta, bisogna spostare il punto di pendenza nulla.																													
3. Eine Längsneigung von 0% ist nicht zulässig, wenn die Fahrbahn durch einen Randabschluss begrenzt ist (z.B. Randstein, Brückenkappe), welcher das Abfließen des Wassers verhindert.		3. Una pendenza longitudinale dello 0% non è consentita quando la strada è delimitata da elementi di bordo (ad es. cordonata, bordo laterale del ponte), che impediscono il deflusso delle acque di piattaforma.																													
Neigungsbrüche: Mindestkuppenradien, Mindestwannenradien		IV - Art. 27				Curve verticali: raggi minimi di curve convesse e concave																									
<table border="1"> <tr> <td>V_{p,min} [km/h]</td> <td>30</td> <td>40</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> <td>80</td> <td>90</td> <td>100</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>R_{Kmin}</td> <td>200</td> <td>400</td> <td>700</td> <td>1200</td> <td>3000</td> <td>4400</td> <td>5700</td> <td>8300</td> <td>12000</td> </tr> </table>		V _{p,min} [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110	R _{Kmin}	200	400	700	1200	3000	4400	5700	8300	12000										
V _{p,min} [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110																						
R _{Kmin}	200	400	700	1200	3000	4400	5700	8300	12000																						
Tabelle IV-06 Zusammenhang zwischen Entwurfsgeschwindigkeit V _{p,min} und Mindestkuppenradien R _{Kmin}		Tabella IV-06 Rapporto tra velocità di dimensionamento V _{p,min} e raggio minimo di curve convesse R _{Kmin}																													
<table border="1"> <tr> <td>V_{p,min} [km/h]</td> <td>30</td> <td>40</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> <td>80</td> <td>90</td> <td>100</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>R_{Wmin}</td> <td>150</td> <td>400</td> <td>650</td> <td>900</td> <td>1300</td> <td>1700</td> <td>2100</td> <td>2600</td> <td>3100</td> </tr> </table>		V _{p,min} [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110	R _{Wmin}	150	400	650	900	1300	1700	2100	2600	3100										
V _{p,min} [km/h]	30	40	50	60	70	80	90	100	110																						
R _{Wmin}	150	400	650	900	1300	1700	2100	2600	3100																						

Tabelle IV-07 Zusammenhang zwischen Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,min}$ und Mindestwannenradien R_{Wmin}		Tabella IV-07 Rapporto tra velocità di dimensionamento $V_{p,min}$ e raggio minimo di curve concave R_{Wmin}
---	--	---

Entwurfselemente des Querschnitts		Elementi progettuali relativi alla sezione
Querneigung	IV - Art. 28	Pendenza trasversale
1. In der Regel ist eine einseitige Querneigung von min. 2,5% für die gesamte Fahrfläche vorzusehen. Bei großen Fahrbahnbreiten kann auch ein Dachprofil vorgesehen werden.		1. Di norma va prevista un'unica falda di pendenza trasversale minima del 2,5% per l'intera superficie carrabile. In caso di piattaforma stradale di grande larghezza può essere previsto un profilo a doppia falda.
2. Die Querneigung in Kurven (ausgenommen Kehren) erhält man aus Bild IV-13.		2. La pendenza trasversale in curva si ottiene dalla Fig. IV-13 (escluso i tornanti).

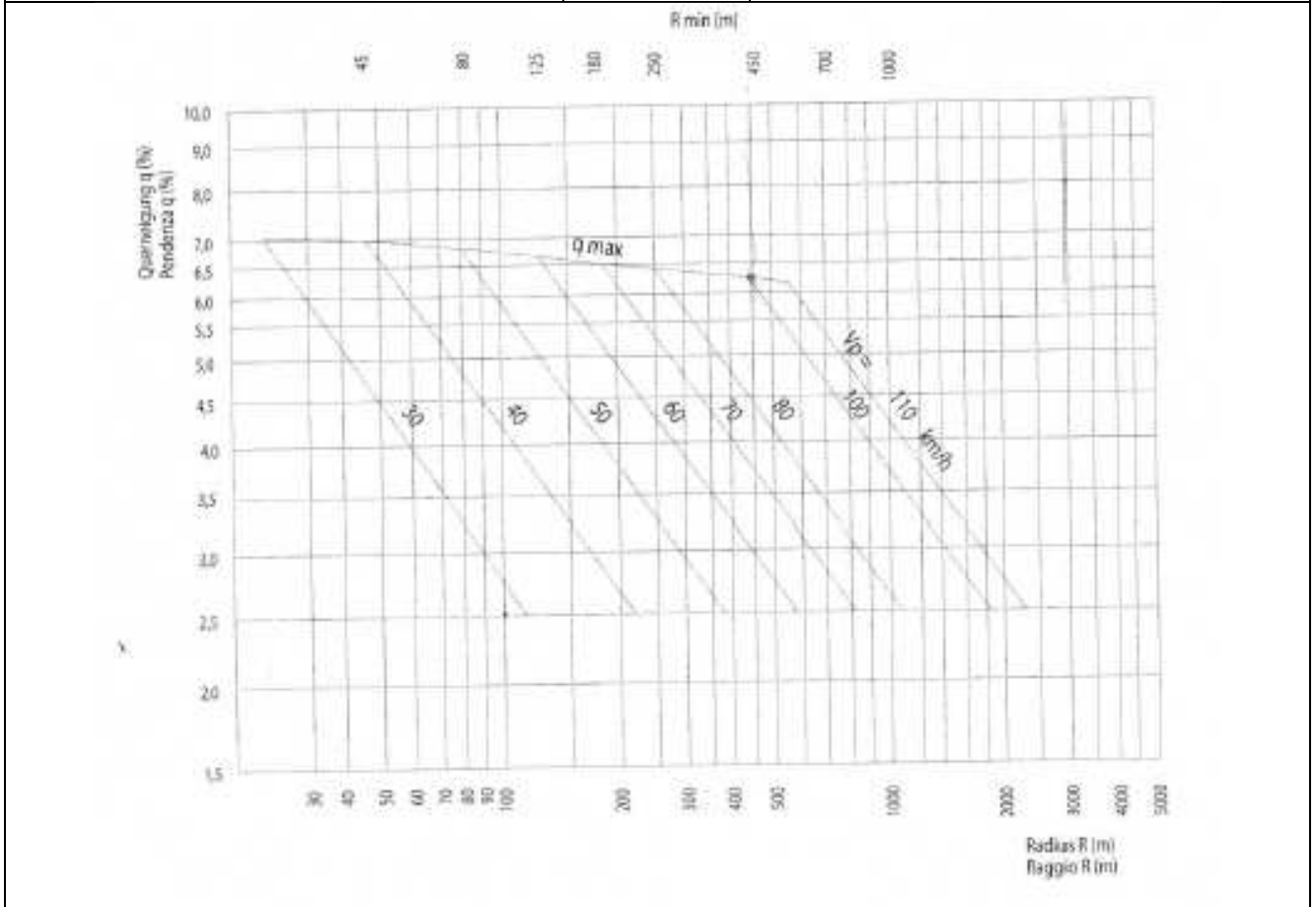


Bild IV-13 Querneigung in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit V_p		Fig. IV-13 Pendenza trasversale in funzione della velocità V_p
Schrägneigung	IV - Art. 29	Pendenza risultante
1. Die Resultierende aus der Längs- und Querneigung muss kleiner als die max. Schrägneigung von 12,5% sein.		1. La risultante tra pendenza longitudinale e quella trasversale non deve superare il valore massimo del 12,5%.

$p_{\max zul} = \sqrt{(s_{\max zul})^2 + (q_{\max})^2} < 12,5\%$		$p_{\max zul} = \sqrt{(s_{\max zul})^2 + (q_{\max})^2} < 12,5\%$												
Anrampung und Verwindung	IV - Art. 30	Raccordi verticali dei cigli e variazioni di pendenza trasversale												
1. Im Regelfall ist die Verwindung innerhalb des Übergangsbogens zu vollziehen. Es ist möglich im Fall einer Überschreitung der Anrampungsneigung $\Delta s_{\max} > 1,5\%$ die Verwindung so weit vorzuziehen, dass der eventuelle Nulldurchgang auf den Anfang der Klothoide trifft.		1. Di norma le variazioni di pendenza trasversale devono essere realizzate all'interno della clotoide di raccordo. È possibile in caso di superamento della variazione di pendenza $\Delta s_{\max} > 1,5\%$ anticipare l'inversione in modo tale che l'eventuale punto zero cada all'inizio della clotoide.												
2. Die Anrampungsneigung (Δs) ist die relative Längsneigung der Ränder der Fahrfläche des unverbreiterten Regelquerschnittes zur Bezugslinie.		2. La pendenza di raccordo verticale dei cigli (Δs) è la pendenza longitudinale relativa dei bordi della carreggiata della sezione tipo senza allargamento rispetto alla linea di riferimento.												
$\Delta s [\%] = a [m] \cdot \Delta q [\%] / L [m]$		$\Delta s [\%] = a [m] \cdot \Delta q [\%] / L [m]$												
mit		ove												
a Abstand des Fahrflächenrandes (unverbreiteter Regelquerschnitt) zur Bezugslinie beziehungsweise Drehachse [m]		a distanza del bordo della carreggiata (sezione non allargata) dalla linea di riferimento o asse di rotazione [m]												
Δq Querneigungsdifferenz		Δq variazione di pendenza trasversale												
L Länge des Verwindungsbereiches		L lunghezza della zona di variazione della pendenza trasversale												
3. Maximale Anrampungsneigung bei Verwindung		3. Pendenza massima di raccordo verticale dei cigli in caso di variazione della pendenza trasversale												
<table border="1"> <tr> <td>$V_{p,\min}$ [km/h]</td> <td>≤ 50</td> <td>60 - 70</td> <td>≥ 80</td> </tr> <tr> <td>Δs_{\max} [%] $a \geq 4,0m$</td> <td>2,0</td> <td>1,6</td> <td>1,0</td> </tr> <tr> <td>Δs_{\max} [%] $a < 4,0m$</td> <td>0,5 a</td> <td>0,4 a</td> <td>0,25 a</td> </tr> </table>			$V_{p,\min}$ [km/h]	≤ 50	60 - 70	≥ 80	Δs_{\max} [%] $a \geq 4,0m$	2,0	1,6	1,0	Δs_{\max} [%] $a < 4,0m$	0,5 a	0,4 a	0,25 a
$V_{p,\min}$ [km/h]	≤ 50	60 - 70	≥ 80											
Δs_{\max} [%] $a \geq 4,0m$	2,0	1,6	1,0											
Δs_{\max} [%] $a < 4,0m$	0,5 a	0,4 a	0,25 a											
Tabelle IV-08 Zusammenhang zwischen der Entwurfsgeschwindigkeit $V_{p,\min}$ und der maximalen Anrampungsneigung		Tabella IV-08 Pendenza massima di raccordo verticale dei cigli in funzione della velocità di dimensionamento $V_{p,\min}$												
4. Minimale Anrampungsneigung bei Verwindung mit Nulldurchgang der Querneigung: In Trassenbereichen, in denen die Querneigung bei der Verwindung die horizontale Lage durchläuft (Nulldurchgang), darf im Bereich mit $q < 2,5\%$ die minimale Anrampungsneigung $\Delta s_{\min} [\%] = 0,1 * a$ aus entwässerungstechnischen Gründen nicht unterschritten werden.		4. Pendenza minima di raccordo verticale dei cigli quando la pendenza trasversale cambia segno: Nelle zone del tracciato, in cui la pendenza trasversale cambia di segno passando attraverso il valore zero, nell'intervallo in cui $q < 2,5\%$, per motivi di deflusso delle acque, la pendenza minima di raccordo verticale dei cigli non deve essere inferiore a $\Delta s_{\min} [\%] = 0,1 * a$												

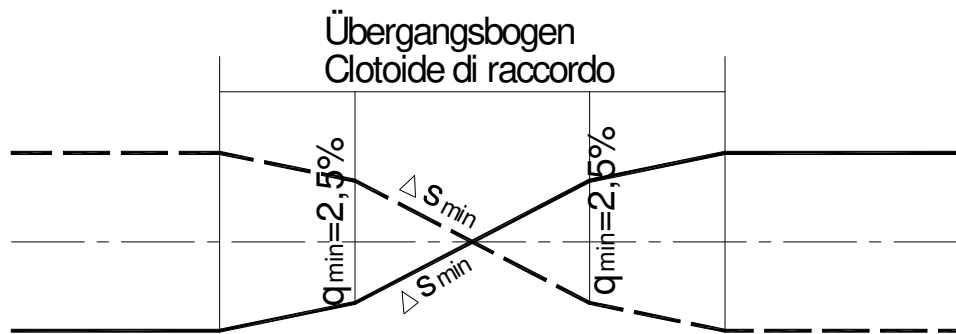


Bild IV-14 Verwindung bei Nulldurchgang der Querneigung

Fig. IV-14 Variazione della pendenza trasversale quando cambia di segno passando attraverso lo zero

Fahrbahnverbreiterung im Bogen	IV - Art. 31	Allargamento carreggiata in curva
1. Aufgrund des maßgebenden Begegnungsfalls zweier Fahrzeuge und des Kurvenradius ergibt sich aus Bild IV-15 die Fahrbahnverbreiterung im Bogen.		1. Il necessario allargamento in curva si calcola dalla fig. IV-15 prendendo a riferimento il raggio di curvatura e l'incrocio tra 2 tipi di veicoli ritenuti determinanti ai fini del dimensionamento.
2. Die Gesamtverbreiterung i_{tot} ist die Summe der notwendigen Verbreiterungen für die einzelnen Fahrzeuge.		2. L'allargamento totale i_{tot} è la somma degli allargamenti necessari per ogni singolo mezzo.
3. Die Gesamtverbreiterung erfolgt am Innenrand und muss auf der ganzen Länge des Kreisbogens vorhanden sein.		3. L'allargamento deve essere realizzato tutto sul lato interno della curva e lungo tutto il suo sviluppo circolare.
4. Im allgemeinen Fall ist für den Begegnungsfall von einem Pkw und einem Autobus auszugehen.		4. Nel caso generico si assumerà l'ipotesi di un incrocio tra autovettura e autobus.
5. Die Fahrbahnverbreiterung ist nur für $i_{tot} \geq 0,20$ m vorzunehmen.		5. L'allargamento totale va previsto solo in caso di valori $i_{tot} \geq 0,20$ m.
6. In spezifischen Fällen kann die Fahrbahnverbreiterung reduziert werden.		6. In casi specifici l'allargamento della carreggiata può essere ridotto.
7. Bei der horizontalen Straßenbeschilderung von engen Kurven und Kehren muss darauf geachtet werden, dass die innere Fahrspur immer größer als die äußere Fahrspur bleibt.		7. Per la segnaletica orizzontale di curve strette e di tornanti va tenuto conto, che la corsia interna risulti sempre più larga rispetto quella esterna.

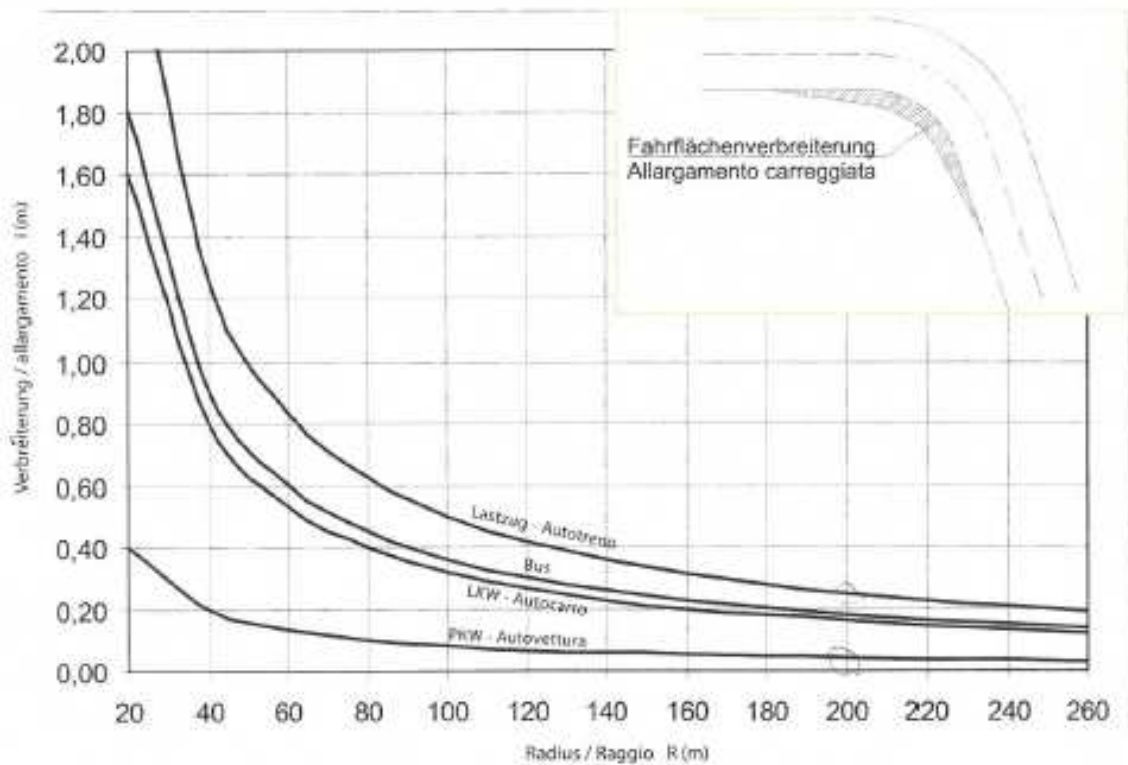


Bild IV-15 Fahrbahnverbreiterung im Bogen je Fahrstreifen		Fig. IV-15 Allargamento della singola corsia in curva
Beispiel: Gesucht ist die Fahrbahnverbreiterung i_{tot} bei einem Radius $R = 60$ m für den Begegnungsfall von einem Pkw mit einem Bus. Pkw: 15 cm Bus: 60 cm $i_{tot} = 15 + 60 = 75$ cm		Esempio: Si calcoli l'allargamento della carreggiata i_{tot} per un raggio di curvatura $R = 60$ m e un incrocio tra autovettura e autobus. autovettura: 15 cm autobus: 60 cm $i_{tot} = 15 + 60 = 75$ cm
8. Die Verziehungsstrecke (Gerade/Kurve) ist parabelförmig anzulegen und ist wie in nachstehender Abbildung dargestellt auszubilden.		8. Nel caso di raccordo clotoidico (rettifilo/curva) la transizione va realizzata in forma parabolica come indicato nella figura seguente.
Bild IV-16 Verziehungsstrecke bei Fahrbahnaufweitung		Fig. IV-16 Transizione all'allargamento di carreggiata nel caso di raccordo clotoidico

Sichtweiten auf freier Strecke	IV - Art. 32	Visuali libere
1. Für die Sicherheit einer Straße sind gute Sichtverhältnisse besonders wichtig. Um diese nachzuweisen, muss das Sichtfeld sowohl im Lageplan als auch im Längsprofil kontrolliert werden.		1. Per la sicurezza della circolazione è di primaria importanza l'esistenza di opportune visuali libere. Pertanto, le visuali libere devono essere verificate sia lungo il tracciato planimetrico che quello altimetrico.

	Augpunkt / Punto degli occhi		Zielpunkt / Punto osservato	
	Lage Posizione	Höhe / altezza (m)	Lage Posizione	Höhe / altezza (m)
Erforderliche Sichtweite Visibilità necessaria	In der Achse des eigenen (bogeninneren) Fahrstreifens	1,00	In der Achse des eigenen (bogeninneren) Fahrstreifens	0,00
Überholsichtweite Visibilità di sorpasso	Nell'asse della propria corsia (arco interno)		Mitte des Gegenfahrstreifens Centro della corsia opposta	1,00

Tabelle IV-09 Position Aug- und Zielpunkt

Tabella IV-09 Punto degli occhi e dell'ostacolo osservato

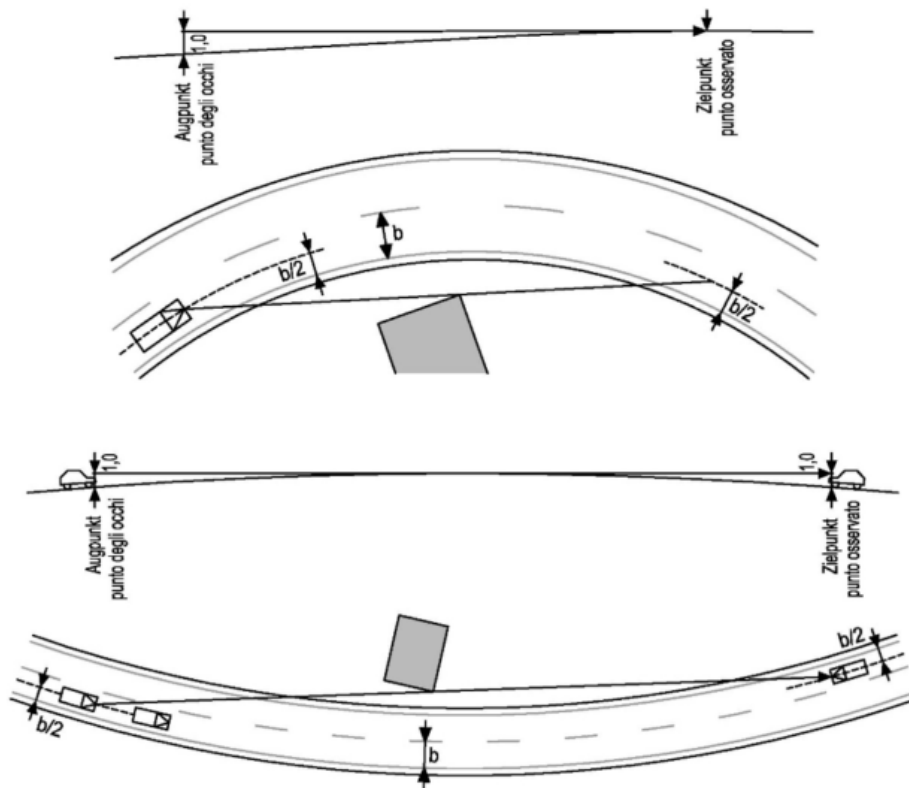


Bild IV-17 Position Aug- und Zielpunkt

Fig. IV-17 Punto degli occhi e dell'ostacolo osservato

Haltesichtweite	IV - Art. 33	Distanza di visibilità per l'arresto
<p>1. Die Haltesichtweite ist die Strecke, die ein mit der Projektierungsgeschwindigkeit v_p fahrendes Fahrzeug in der Zeitspanne von der Sicht eines Hindernisses bis zum Stillstand zurücklegt. Sie ist für Schnellstraßen (A), Staatsstraßen (SS) und Landesstraßen (LS) nachzuweisen.</p>		<p>1. La distanza di visibilità per l'arresto è data dal tratto percorso da un veicolo alla velocità di progetto v_p dalla vista di un ostacolo fino al suo arresto. Essa deve essere verificata per superstrade (A), strade statali (SS) e strade provinciali (SP).</p>
<p>2. Die Haltesichtweite setzt sich aus dem Weg, den das Fahrzeug zum einen während der Reaktionszeit und der Auswirkungsdauer zurücklegt, und zum anderen aus dem Bremsweg zusammen. Sie kann aus Bild IV-18 entnommen werden (Eingangswerte v_p und Längsneigung s).</p>		<p>2. La distanza di visibilità per l'arresto è costituita dallo spazio percorso durante il tempo di reazione e di azionamento e dallo spazio di frenata. Essa può essere letta dal diagramma Fig. IV-18 (in funzione di v_p e pendenza longitudinale).</p>

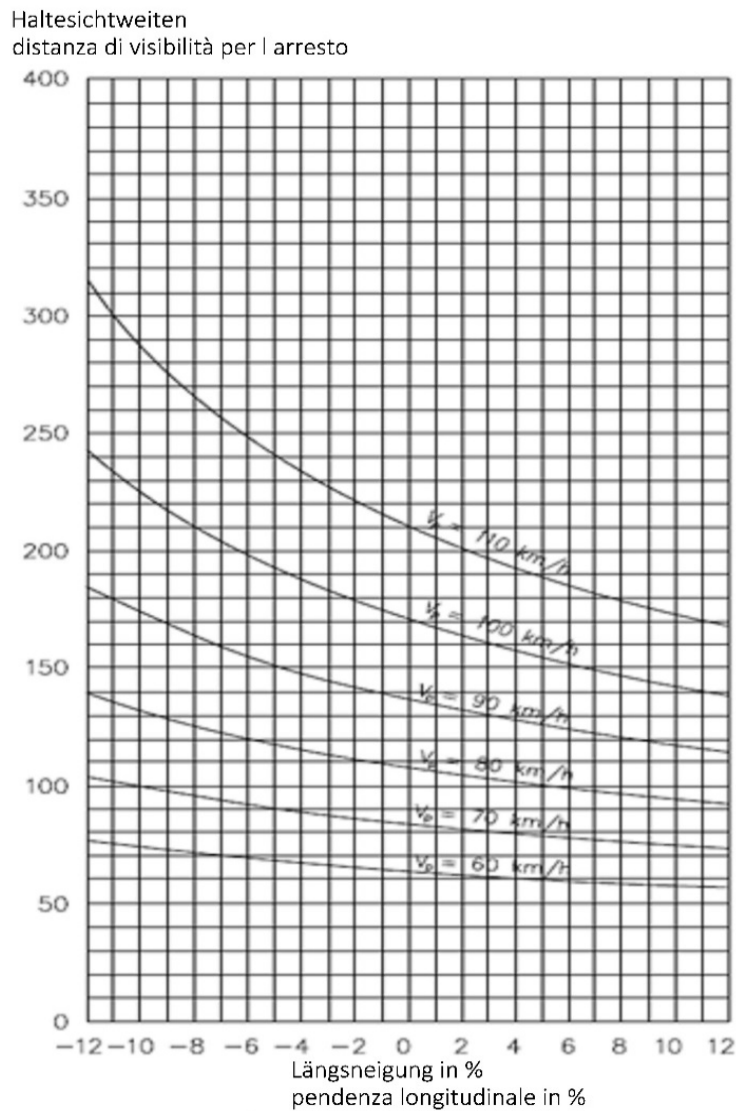


Bild IV-18 Erforderliche Haltesichtweiten		Fig. IV-18 distanza di visibilità per l'arresto
--	--	--

Überholsichtweite	IV - Art. 34	Distanza di visibilità per il sorpasso																		
1. Die Überholsichtweite ist jene Strecke, die für einen sicheren Überholvorgang notwendig ist. Diese setzt sich aus dem Weg des überholenden und dem Weg des entgegenkommenden Fahrzeuges zusammen, erhöht um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zwischen den beiden sich aufeinander zu bewegendem Fahrzeugen nach Beendigung des Überholvorganges.		1. La distanza di visibilità per il sorpasso è il tratto necessario per una sicura manovra di sorpasso. Essa è costituita dalla distanza percorsa dal veicolo in sorpasso e dalla distanza percorsa dal veicolo proveniente in senso contrario, incrementata di una sufficiente distanza di sicurezza fra i due veicoli marcianti in senso opposto a conclusione della manovra di sorpasso.																		
2. Für Straßen mit vorwiegend Verbindungsfunktion (anbaufrei) gelten folgende Überholsichtweiten in Funktion der Projektierungsgeschwindigkeit v_p :		2. Per strade, che fungono soprattutto da collegamento (prive di costruzioni annesse) valgono le seguenti distanze di visibilità per il sorpasso in funzione della velocità di progetto v_p :																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>v_p [km/h]</th> <th>60</th> <th>70</th> <th>80</th> <th>90</th> <th>100</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Überholsichtweite [m]</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Distanza di visibilità per il sorpasso [m]</td> <td>400</td> <td>450</td> <td>500</td> <td>550</td> <td>600</td> </tr> </tbody> </table>			v_p [km/h]	60	70	80	90	100	Überholsichtweite [m]						Distanza di visibilità per il sorpasso [m]	400	450	500	550	600
v_p [km/h]	60	70	80	90	100															
Überholsichtweite [m]																				
Distanza di visibilità per il sorpasso [m]	400	450	500	550	600															
Tabelle IV-10: Zusammenhang zwischen der Projektierungsgeschwindigkeit V_p und der erforderlichen Überholsichtweite für anbaufreie Straßen		Tabella IV-10: Distanza di visibilità per il sorpasso in funzione della velocità di progetto V_p per strade prive di costruzioni annesse																		
Kehren	IV - Art. 35	Tornanti																		
1. Kehren werden bei steilem Gelände und damit begrenzten Platzverhältnissen zur Richtungsänderung angeordnet. Bei der Ausbildung ist darauf zu achten, dass die Behinderung des Verkehrsflusses möglichst gering bleibt.		1. I tornanti vengono realizzati per consentire il cambio di direzione in condizioni di terreni con forte pendenza e di spazio limitato. Nel configurare i tornanti va posta l'attenzione ad ostacolare il meno possibile il flusso veicolare.																		
<ul style="list-style-type: none"> • Bei der Trassierung sind topografisch günstig gelegene Standorte auszuwählen. • Der Kehrenradius ist möglichst groß zu wählen. • Eine ausreichende Steigungsreduktion ist vorzusehen. 		<ul style="list-style-type: none"> • Per il tracciato vanno scelte posizioni topograficamente favorevoli. • Il raggio del tornante deve essere possibilmente grande. • Va prevista una sufficiente riduzione della pendenza. 																		
2. Als Mindestwert für den Kehrenradius gilt.		2. Come raggio minimo del tornante si adotta																		
R = 7,0 m (in der Achse)		R = 7,0 m (sull'asse)																		
bzw. der aus dem Wendekreisdurchmesser des maßgebenden Fahrzeuges abgeleitete Achsradius, sofern dieser größer ist. Die maximale Fahrbahnverbreiterung in der Kehre		ovvero il raggio assiale derivato dal diametro di sterzata del veicolo determinante, nel caso che questo sia maggiore. L'allargamento massimo della carreggiata nel tornante per il																		

für das maßgebende Fahrzeug ist der Tabelle IV-11 bis Tabelle IV-13 in Abhängigkeit vom Winkel γ (gon) (siehe Bild IV-19) und der reduzierten Deichsellänge D_r gemäß Bild IV-20 zu entnehmen.	veicolo considerato per il dimensionamento è riportato dalla Tabella IV-11 alla Tabelle IV-13, in funzione dell'angolo γ in gon (vedi Fig. IV-19) e della lunghezza timone ridotta D_r , secondo la Fig. IV-20.
---	--

R \ γ	100	120	140	160	180	200	220	240
7	145	165	175	185	195	200	205	205
8	135	150	160	165	170	170	175	175
10	120	125	130	130	135	135	135	135
12	105	105	110	110	110	110	110	110
14	90	90	95	95	95	95	95	95
15	85	85	85	85	85	85	85	85

Tabelle IV-11 Erforderliche Verbreiterung v (in cm) für $D_r = 5,0$ m (landwirtschaftliche Zugmaschine, großer PKW, 2achsiger LKW normaler Bauart, kurzer 3achsiger LKW)

Tabella IV-11 Allargamento necessario v (in cm) per $D_r = 5,0$ m (trattore agricolo, autovettura grande, autocarro a due assi di tipo normale, autocarro a tre assi corto)

R \ γ	100	120	140	160	180	200	220	240
7	180	210	245	275	300	315	330	345
8	190	220	225	265	280	290	300	310
10	180	200	210	220	225	230	235	240
12	165	275	180	185	190	190	190	190
14	145	150	155	160	160	160	160	160
15	140	140	145	145	150	150	150	150

Tabelle IV-12 Erforderliche Verbreiterung v (in cm) für $D_r = 6,5$ m (Obergrenze für landwirtschaftliche Züge, 2- bzw. 3achsiger LKW größerer Bauart)

Tabella IV-12 Allargamento necessario v (in cm) per $D_r = 6,5$ m (limite superiore per autotreni agricoli, autocarri a 2 o 3 assi di tipo grande)

R \ γ	100	120	140	160	180	200	220	240
10	260	310	355	390	420	445	465	480
12	265	300	325	350	365	380	390	395
14	250	280	295	305	315	320	325	330
15	250	270	280	290	295	300	300	305

Tabelle IV-13 Erforderliche Verbreiterung v (in cm) für $D_r = 9,1$ m (größter gesetzlich zulässiger Einzel-LKW, üblicher LKW-Zug, Sattelkraftfahrzeug)

Tabella IV-13 Allargamento necessario v (in cm) per $D_r = 9,1$ m (autocarro singolo di dimensioni massime consentite dalla legge, normale autotreno, semirimorchio)

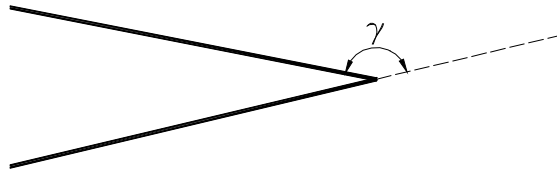
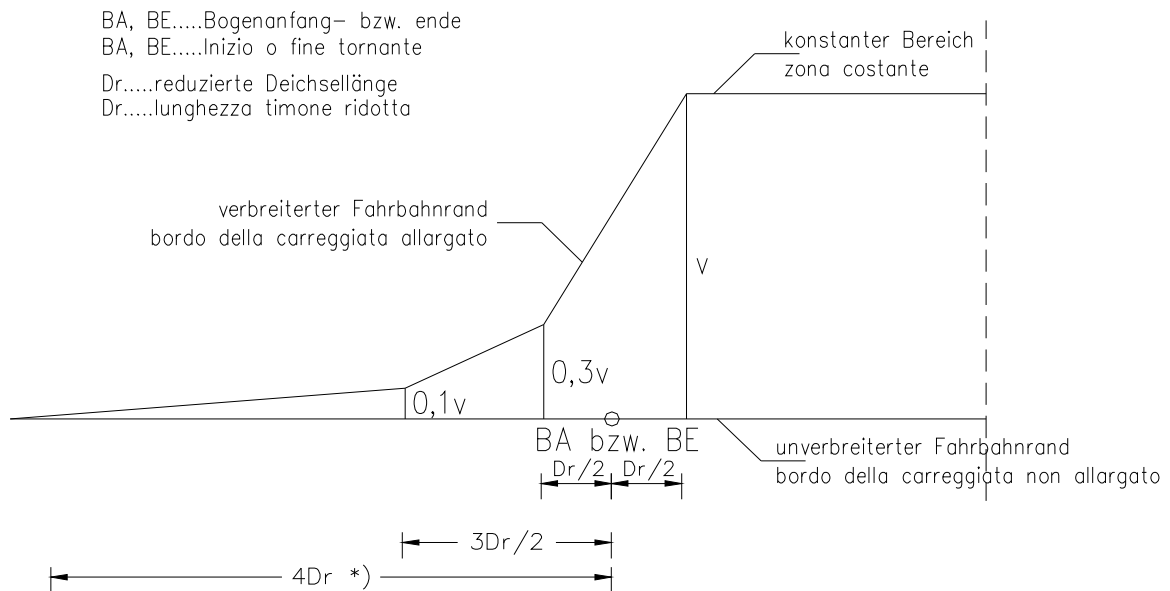


Bild IV-19: Richtungsänderungswinkel γ

Fig. IV-19 Angolo di variazione di direzione γ

3. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird in Kehren die Verbreiterung nur für einen Fahrstreifen angeordnet. Begegnungen mit dem Bemessungsfahrzeug sind deshalb in den Kehren nicht möglich. Die Gesamtverbreiterung erfolgt am Innenrand der Kehre, die Verziehung soll gemäß Bild IV-20 erfolgen. Ergeben sich dabei Knickpunkte, sind diese auszurunden.

3. Per motivi economici l'allargamento nei tornanti, va previsto per una sola corsia. Pertanto, nei tornanti non è possibile l'incrocio tra 2 veicoli del tipo considerato ai fini del dimensionamento. L'allargamento totale va realizzato in corrispondenza del lato interno del tornante, mentre il raccordo va realizzato secondo Fig. IV-20 ed eventuali angoli vanno arrotondati



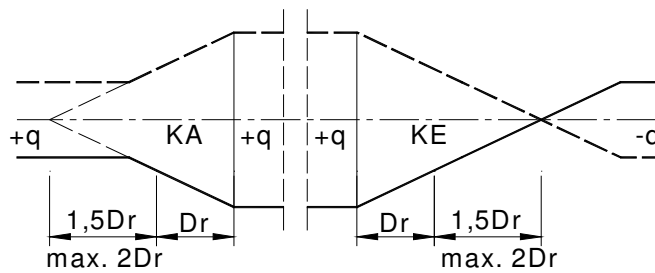
*) bzw. bis Bogenanfang von darauf folgender Gegenkrümmung, wenn die Zwischengerade kürzer als $4Dr$ ist.
 *) ovvero fino all'inizio della controcurva successiva, se la lunghezza della retta intermedia è inferiore a $4Dr$.

Bild IV-20 Verbreiterungsanordnung in der Kehre

Fig. IV-20 Allargamento nel tornante

Querneigung in der Kehre	IV - Art. 36	Pendenza trasversale nel tornante
1. Die Querneigung q sollte immer im Verhältnis zur Längsneigung bestimmt werden (Schrägneigung). In Kehren ist eine Querneigung von über 7% zulässig, es sollten aber $q_{\max} = 10\%$ nicht überschritten werden.		1. La pendenza trasversale q va sempre determinata in relazione alla pendenza longitudinale (pendenza totale risultante). Nei tornanti è ammessa una pendenza trasversale di oltre il 7% ma non va superato il valore $q_{\max} = 10\%$.

Längsneigung in der Kehre	IV - Art. 37	Pendenza longitudinale nel tornante
<p>1. In der Kehre sollte die Längsneigung auf ca. 50% der anschließenden Straßenabschnitte herabgesetzt werden. Diese Steigung soll möglichst auf der ganzen Länge der Kehre vorhanden sein, d. h. Ausrundungen sollen außerhalb des Kreisbogens liegen. Bei beengten Verhältnissen sollte zumindest die obere Ausrundung außerhalb der Kehre liegen.</p>		<p>1. Nel tornante la pendenza longitudinale deve essere ridotta di ca. il 50% rispetto alla pendenza dei tratti ad esso collegati. Questa pendenza deve essere possibilmente mantenuta per tutta la lunghezza del tornante, il che significa che i raccordi devono essere realizzati al di fuori della curva circolare. In caso di spazio limitato almeno il raccordo superiore dovrebbe essere realizzato al di fuori del tornante.</p>
<p>2. Längs- und Querneigung müssen so aufeinander abgestimmt werden, dass in der Kehre die Schrägneigung nicht größer ist als die der anschließenden Strecken bzw. als die zulässige max. Schrägneigung von 12,5%.</p>		<p>2. La pendenza longitudinale e quella trasversale vanno accordate tra loro in modo che nel tornante la pendenza risultante massima non superi la pendenza dei tratti adiacenti e comunque sia inferiore a 12,5%.</p>
$p_{\max \text{ zul}} = \sqrt{(s_{\max \text{ zul}})^2 + (q_{\max})^2} < 12,5\%$		$p_{\max \text{ amm}} = \sqrt{(s_{\max \text{ amm}})^2 + (q_{\max})^2} < 12,5\%$
<p>3. In Abstimmung mit dem Auftraggeber können gerade für Bergstraßen oder spezifische Straßenabschnitte auch andere Längs- und Querneigungen angesetzt werden.</p>		<p>3. In accordo con il committente è possibile impostare per strade di montagna o per specifiche tratte pendenze longitudinali e trasversali diverse.</p>
Anrampung und Verwindung in der Kehre	IV – Art. 38	Raccordo verticale dei cigli e variazione di pendenza trasversale nel tornante
<p>1. Für die Anrampung und die Verwindung in der Kehre sollen folgende geometrischen Parameter eingehalten werden:</p>		<p>1. Per i raccordi verticali dei cigli e le variazioni di pendenza trasversale nel tornante devono essere rispettati i seguenti parametri geometrici:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Es wird eine lineare Verwindung durchgeführt. 		<ul style="list-style-type: none"> • Va realizzata una variazione di pendenza trasversale lineare.
<ul style="list-style-type: none"> • Der Beginn der vollen Querneigung soll in etwa um D_r (reduzierte Deichsellänge) innerhalb des Kreisbogens (gemessen in der Achse) liegen. 		<ul style="list-style-type: none"> • La pendenza trasversale completa va raggiunta ad una distanza di circa D_r (lunghezza timone ridotto) a partire dall'inizio della curva circolare (misurata sull'asse).
<p>2. Die Querneigung sollte in einem Abstand von 1,5 D_r bis max. 2 D_r außerhalb des Kreisbogens den Wert Null erreichen (siehe Bild IV-21). Es ist darauf zu achten, dass sich besonders am Innenrand ein kontinuierlicher Neigungsverlauf ergibt. Um dies zu erreichen kann der Innenrand als Bezugslinie (Drehachse für die Verwindung) verwendet werden.</p>		<p>2. La pendenza trasversale dovrebbe raggiungere il valore zero ad una distanza pari a 1,5 D_r fino a max. 2 D_r al di fuori della curva circolare (vedi Fig. IV-21). Va posta attenzione che l'andamento della pendenza risulti continuo, in particolar modo lungo il bordo interno. A tal fine è possibile utilizzare come asse di riferimento (per la rotazione delle pendenze trasversali) il bordo interno del tornante.</p>



Dr.....reduzierte Deichsellänge
 Dr.....lunghezza timone ridotta

Bild IV-21 Fahrbahnverwindung bei Kehren		Fig. IV-21 Variazione di pendenza trasversale della carreggiata nei tornanti
Haltestellen		Fermate
Haltestellen für den öffentlichen Personenverkehr	IV – Art. 39	Fermate del trasporto pubblico
<p>1. Die Anordnung und Gestaltung von Haltestellen beeinflussen die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs und dadurch sind diese entlang eines Straßenverlaufes gut sichtbar. In der Planung von Haltestellen müssen die Erfordernisse der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigt und die Sicherheit der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel garantiert werden.</p>		<p>1. La posizione e l'aspetto delle fermate influenzano l'attrattività del trasporto pubblico e in tal modo evidenziano la loro presenza lungo la sede stradale. La progettazione delle fermate deve adattarsi alle esigenze dei veicoli utilizzati per il trasporto pubblico e deve garantire la sicurezza degli utenti.</p>
<p>2. Die Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs müssen an gut erreichbaren Stellen für die Benutzer und an gut übersichtlichen und überschaubaren Stellen mit genügender Sichtweite errichtet werden. Im Bereich von Kurven und Kuppen sollten auf der Fahrbahn keine Haltestellen errichtet werden.</p>		<p>2. Le fermate devono essere realizzate in posizione facilmente raggiungibile dall'utenza lungo tratti stradali con sufficiente visibilità. Sono pertanto da evitare le fermate in carreggiata in prossimità di curve o dossi.</p>
<p>3. Die Haltestellen müssen sicher und möglichst direkt an die Fußgängerwege angebunden werden und die Zugänglichkeit auch für Menschen mit Beeinträchtigungen ermöglichen. Die geltenden Vorschriften betreffend Beseitigung und Überwindung von architektonischen Hindernissen sind einzuhalten.</p>		<p>3. Le fermate devono essere collegate in maniera sicura e possibilmente diretta alla rete pedonale e devono essere accessibili alle persone con disabilità, nel rispetto della normativa in materia di eliminazione e superamento di barriere architettoniche.</p>
<p>4. Der Haltebereich muss mit den in der Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen Schildern und Straßenmarkierungen gekennzeichnet sein.</p>		<p>4. La fermata deve essere segnalata attraverso la segnaletica verticale ed orizzontale prevista dal Codice della Strada. L'area deve avere larghezza minima di 3 m salvo minore dimensione della corsia di</p>

<p>Die Fläche muss mindestens 3 m breit sein, es sei denn, die Breite der Fahrspur ist geringer. Die Länge des Haltebereiches muss um 2 m länger als die Länge des längsten Busses sein, welcher die Haltestelle anfährt.</p>		<p>marcia. La lunghezza deve essere pari alla lunghezza dell'autobus più lungo che effettua la fermata aumentata di 2 m.</p>
<p>5. Entlang des Haltestellenbereiches muss ein um 16 cm erhöhtes Gehweg mit einer Mindestbreite von 1,50 m angeordnet werden. Bei besonderen örtlichen Gegebenheiten ist ein ebener Fußweg ohne Erhöhung mit einer Mindestbreite von 1,00 m zulässig.</p>		<p>5. Lungo la fermata deve essere previsto un marciapiede di larghezza minima 1,50 m e di altezza minima 16 cm. Per particolari condizioni locali è ammesso un percorso pedonale a raso con una larghezza minima 1,00 m.</p>
<p>6. Auf Landstraßen mit nur einer Fahrbahn und zwei Fahrtrichtungen müssen die Haltebereiche grundsätzlich in einem Abstand von mindestens 50 m in Fahrtrichtung angeordnet werden. Bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann der Abstand verkürzt werden, sofern sich die Haltestellenbereiche nicht überschneiden.</p>		<p>6. Nelle strade extraurbane ad unica carreggiata e a doppio senso di marcia, le fermate devono generalmente essere disposte in posizione tale che distino tra loro almeno 50 m rispetto al senso di marcia. Per particolari condizioni locali la distanza può essere ridotta a condizione che le fermate non si sovrappongano.</p>
<p>Bushaltebuchten innerorts</p>	<p>IV – Art. 40</p>	<p>Golfi di fermata per autobus in centro urbano</p>
<p>1. In geschlossenen Ortschaften werden die Haltestellen normalerweise auf der Fahrbahn errichtet. Aus Gründen des Benutzerkomforts und/oder der Sicherheit sowie des Verkehrsflusses können Haltestellen außerhalb der Fahrbahn innerhalb einer Haltebucht eingerichtet werden.</p>		<p>1. All'interno dei centri abitati le fermate vengono normalmente realizzate in carreggiata. Per motivi di comfort dell'utenza e/o di sicurezza e scorrevolezza del traffico, le fermate possono essere realizzate tramite un golfo di fermata al di fuori dalla carreggiata.</p>
<p>2. Die Haltebuchten innerhalb von Ortschaften müssen mit Ein- und Ausfahrtskeilen von mindestens 18 m Länge angeschlossen werden (siehe Bild IV-22).</p>		<p>2. I golfi di fermata entro i limiti del centro abitato, devono essere provvisti di raccordi di entrata e di uscita di lunghezza minima di 18 m (vedi Fig. IV-22).</p>
<p>3. Die Haltestellen müssen mindestens 3 m breit sein. Die Länge der Haltestelle muss der Länge des längsten Busses entsprechen, welcher die Haltestelle anfährt.</p>		<p>3. La fermata deve avere una larghezza minima di 3 m. La lunghezza deve essere pari alla lunghezza dell'autobus più lungo che effettua la fermata.</p>
<p>Bild IV-22 Bushaltebucht innerorts</p>		<p>Fig. IV-22 Golfo di fermata per autobus in centro abitato</p>

Bushaltebuchten außerorts	IV – Art. 41	Golfi di fermata per autobus in ambito extraurbano
1. Außerhalb geschlossener Ortschaften können Haltestellen auf der Fahrbahn errichtet werden. Aus Gründen des Benutzerkomforts und/oder der Sicherheit sowie des Verkehrsflusses können solche Haltestellen auch in einer Haltebucht außerhalb der Fahrbahn angeordnet werden.		1. Al di fuori dei centri abitati le fermate possono essere posizionate in carreggiata. Per motivi di comfort dell'utenza e/o di sicurezza e scorrevolezza del traffico, le fermate possono essere realizzate tramite un golfo di fermata al di fuori dalla carreggiata.
2. Die Haltebuchten außerhalb von Ortschaften müssen mit Ein- und Ausfahrtskeilen von mindestens 30 m Länge angeschlossen werden (siehe Bild IV-23).		2. I golfi di fermata al di fuori dei centri abitati devono essere provvisti di raccordi di entrata e di uscita di lunghezza minima di 30 m (vedi Fig. IV-23).
3. Die Haltestellen müssen mindestens 3 m breit sein. Die Länge der Haltestelle muss der Länge des längsten Busses entsprechen, welcher die Haltestelle anfährt.		3. Nei golfi la fermata deve avere una larghezza minima di 3 m e la lunghezza deve essere pari alla lunghezza del autobus più lungo che effettua la fermata.

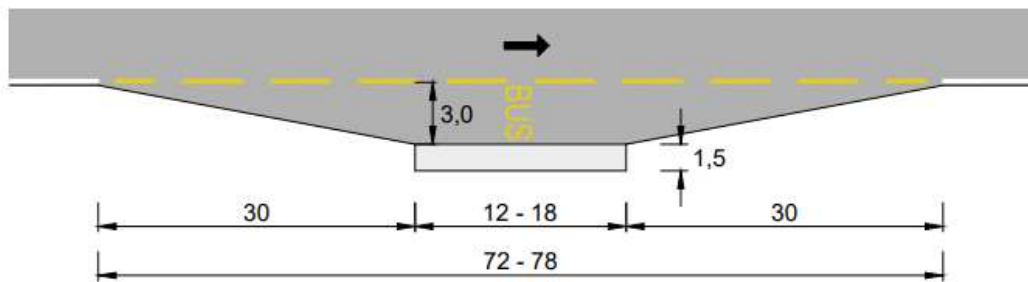


Bild IV-23 Busbuchten außerorts

Fig. IV-23 Golfi di fermata in ambito extraurbano

4. Bei Straßen mit einer Projektgeschwindigkeit von weniger als 70 km/h sowie bei besonderen örtlichen Gegebenheiten mit nachgewiesenen ökologischen, archäologischen oder landschaftlichen Themen sowie bei baulichen Schwierigkeiten kann die Länge der Ein- und Ausfahrtskeile auf 18 m reduziert werden (siehe Bild IV-24).

4. Per strade con velocità di progetto inferiore a 70 km/h, inoltre anche in caso di particolari condizioni locali comprovate da motivazioni ambientali, archeologiche o paesaggistiche e anche in caso di difficoltà costruttive, la lunghezza dei raccordi di entrata e di uscita può essere ridotta a 18 m (vedi Fig. IV-24).

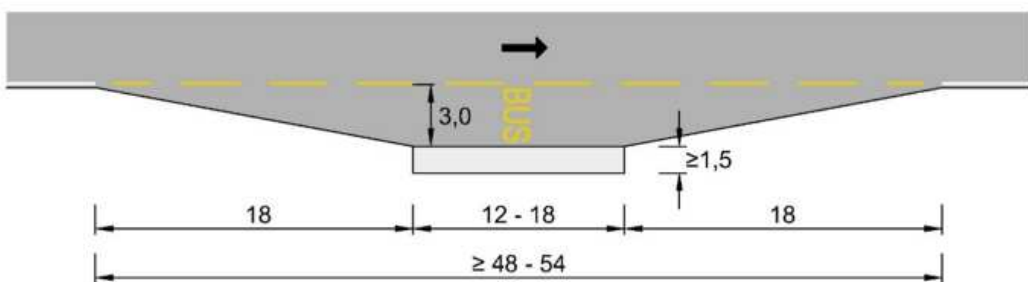


Bild IV-24 Außerordentliche Bedingungen für reduzierte Busbuchten außerorts

Fig. IV-24 Condizioni eccezionali per golfo di fermata in ambito extraurbano

Fußgängerüberwege in unmittelbarer Nähe von Bushaltestellen	Art. 42	Attraversamento pedonale in prossimità di fermate di autobus
1. Um die Sicherheit der Benutzer vom öffentlichen Personentransport zu gewährleisten, muss bei Bushaltestellen in der Regel ein Fußgängerübergang vorgesehen werden.		1. Al fine di assicurare la sicurezza dell'utenza del trasporto pubblico, di norma deve essere previsto un attraversamento pedonale in corrispondenza delle fermate.
2. An Haltebuchten ist ein Fußgängerüberweg vorzugsweise vor den Einmündungen anzuordnen. Bei nachgewiesenen örtlichen Notwendigkeiten kann der Fußgängerüberweg innerhalb der Einmündungen an deren Anfang angeordnet werden. (Abb. IV-25/1).		2. Nei golfi di fermata, l'attraversamento pedonale va posizionato preferibilmente prima dei raccordi di entrata. Per comprovate esigenze locali, l'attraversamento pedonale può essere posizionato all'interno dei raccordi di entrata nella loro parte iniziale. (Fig. IV-25/1).
3. Bei Haltestellen auf der Fahrbahn ist zur Gewährleistung der Sicht der Fußgänger ein Mindestabstand von 5 m zwischen dem Haltebereich und dem Fußgängerüberweg vorzusehen (Fig. IV-25/2).		3. Nel caso di fermate posizionate in carreggiata, al fine di garantire la visibilità dei pedoni, deve essere prevista una distanza minima di 5 m tra la fermata e l'attraversamento pedonale (Fig. IV-25/2).
4. Um den Komfort des Benutzers zu verbessern, kann ein Fahrgastunterstand am Beginn der Einfahrt zur Haltestelle errichtet werden. Der Fahrgastunterstand soll für die anhaltenden Fahrzeuge kein Hindernis darstellen. Dazu muss das Fundament in einer solchen Position eingebaut werden, dass der Mindestabstand zwischen dem ausragenden Dach des Fahrgastunterstandes und dem Bordstein des Gehweges 0,60 m beträgt. Die Seitenwände des Fahrgastunterstandes dürfen die Breite des Gehweges nicht einengen, außer der Gehweg endet beim Fahrgastunterstand (Fig. IV-25/1a).		4. Per migliorare il comfort dell'utenza può essere prevista una pensilina posizionata all'inizio dell'entrata alla fermata. L'installazione di una pensilina non deve rappresentare un ostacolo per i veicoli che effettuano la fermata. Per la sua installazione, la fondazione dovrà essere realizzata in una posizione tale che la distanza tra il filo esterno della copertura della pensilina e la cordonata del marciapiede sia minimo pari a 0,60 m. Le pareti laterali della pensilina non devono ridurre la larghezza del marciapiede, ad eccezione nel caso in cui il marciapiede termini in corrispondenza della pensilina (Fig. IV-25/1a).
5. Der Fußgängerweg sollte in Bezug auf die Fahrtrichtung vor dem Haltebereich angeordnet werden. In den Fall von örtlichen Gegebenheiten kann auf Abruf eine Fußgängerampel bereitgestellt werden.		5. L'attraversamento pedonale deve essere collocato rispetto al senso di marcia prima della fermata. Nel caso di particolari condizioni locali può essere previsto un semaforo pedonale a chiamata.
6. Die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei Bushaltestellen nach Bild IV-25 2a soll vorzugsweise nur innerorts angewandt werden. Die Lösungen nach Bild IV-25 2b und IV-25 2c dürfen nach entsprechender sicherheitstechnischer Bewertung der zuständigen Ämter außerorts angewandt werden.		6. La disposizione degli attraversamenti pedonali in prossimità di fermate autobus secondo la figura IV-25 2a deve essere applicata preferibilmente solo in centro abitato. Le soluzioni secondo le figure IV-25 2b e IV-25 2c possono essere adottate in ambito extraurbano dopo un'adeguata valutazione della sicurezza da parte degli uffici competenti.

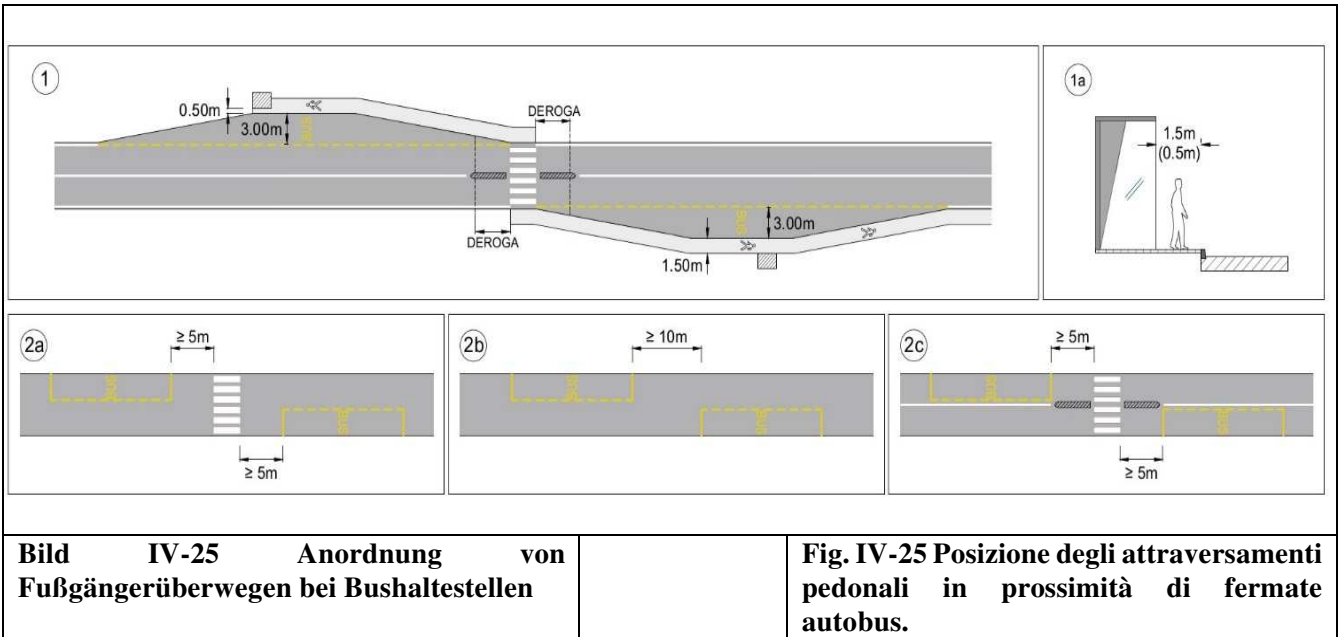


Bild IV-25 Anordnung von Fußgängerüberwegen bei Bushaltestellen

Fig. IV-25 Posizione degli attraversamenti pedonali in prossimità di fermate autobus.

ABSCHNITT V KNOTENPUNKTE		CAPO V INTERSEZIONI
Allgemeine Bestimmungen	V – Art. 43	Norme generali
1. Anwendungsbereich		1. Campo di applicazione
1. Diese Richtlinie ist für plangleiche, nicht lichtsignalgeregelte Knoten im extra-urbanen Bereich anzuwenden. Sie gilt nicht für untergeordnete Wegeinmündungen, Zufahrten und Rad- sowie Gehwege (mit Ausnahme von Abb. V-07).		1. La presente direttiva si applica ad intersezioni a raso non regolate da impianto semaforico in ambito extraurbano. Essa non si applica per immissioni di strade secondarie, strade di accesso, piste ciclabili e percorsi pedonali (eccetto per la Fig. V-07).
2. Bei der Planung neuer sowie der Sanierung bestehender Verkehrsinfrastrukturen sind alle dort zugelassenen Mobilitätsformen (z.B. Fußverkehr, Fahrradverkehr, Mikromobilität, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) zu berücksichtigen.		2. In fase di progettazione di infrastrutture di trasporto o di rinnovo, si deve tener conto di tutte le forme di mobilità (p.es. pedonale, ciclabile, micro-mobilità, trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato).
3. Bei der Planung ist daher auf die Sicherheitsbedürfnisse aller zu achten, mit besonderem Augenmerk auf die schwächsten Verkehrsteilnehmer (Fußverkehr, Fahrradverkehr, Mikromobilität). Die Schaffung etwaiger Konfliktsituationen ist zu vermeiden.		3. La progettazione deve quindi tenere conto delle esigenze di sicurezza di tutti, con particolare attenzione agli utenti della strada più vulnerabili (pedoni, ciclisti, micro-mobilità). Si deve evitare la creazione di possibili situazioni di conflitto.
2. Schleppkurven		2. Curve tratrici
1. Bei der Planung von Knoten, Kreisverkehren und Kehren sind jeweils die maßgebenden Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge zu beachten und der Planung zu Grunde zu legen.		1. Nella progettazione di incroci, rotatorie e tornanti è necessario prendere come riferimento le curve tratrici relative al veicolo considerato per il dimensionamento.
3. Niveaugleiche Anschlüsse		3. Connessioni allo stesso livello
1. Bei der Planung von Kreuzungen oder Knotenpunkten muss den schwächeren Verkehrsteilnehmern in Bezug auf die Niveaugleichheit der Vorrang gegeben werden. Im Falle der Begegnung von Radwegen mit untergeordneten Straßen des motorisierten Verkehrs, ist die Niveaugleichheit für den Fahrradweg sicherzustellen.		1. Nella progettazione di intersezioni o incroci, la priorità deve essere data agli utenti della strada più deboli in termini di parità di livello. Laddove le piste ciclabili incontrano strade di importanza secondaria rispetto al traffico motorizzato, deve essere garantita la parità di livello della pista ciclabile.
Randausbildung	V – Art. 44	Esecuzione dei bordi
1. Den einfachsten Fall der geometrischen Randausbildung stellt der Kreisbogen dar. Die Außenränder sind dabei mindestens mit		1. Il caso più semplice della geometria dei bordi viene rappresentata dalla curva. I bordi esterni vanno arrotondati almeno con un raggio minimo di volta $R = 11$ m.

einem Mindestwendekreis von $R = 11m$ auszurunden.		
2. Mit steigenden Anforderungen werden diese Ecken mittels einer dreiteiligen Kreisbogenfolge (Bild V-01) nach CNR (Punkt a) bzw. bei geringer Flächenverfügbarkeit nach RAL (Punkt b) ausgerundet. Alle Lösungen müssen mit Schleppkurven überprüft werden.		2. Se i requisiti richiesti sono più elevati, questi angoli vanno arrotondati con una curva tricentrica (Fig. V-01) secondo CNR (punto a) o in condizioni di poca disponibilità di spazio secondo RAL (punto b). Tutte le soluzioni vanno verificate con curve tratrici.
a) Vorschlag der CNR: $R_1 : R_2 : R_3 = 2,5 : 1 : 5,5$		a) Proposta del CNR: $R_1 : R_2 : R_3 = 2,5 : 1 : 5,5$
R2 ist dabei Bild V-02 zu entnehmen, abhängig vom inneren Richtungsänderungswinkel γ .		R2 va ricavato dalla Fig. V-02 in funzione di γ , che rappresenta l'angolo interno di variazione di direzione.
Die Winkel γ_1, γ_2 und γ_3 stehen dabei in einem Verhältnis von $\gamma_1 : \gamma_2 : \gamma_3 = 1 : 5,5 : 1$		Gli angoli γ_1, γ_2 e γ_3 sono tra loro in rapporto $\gamma_1 : \gamma_2 : \gamma_3 = 1 : 5,5 : 1$
$R_1 : R_2 : R_3 = 2,5 : 1 : 5,5$ (in Fahrtrichtung / nella direzione di marcia) $\gamma_1 = \gamma_3 = \gamma / 7,5$ $\gamma_2 = \gamma \cdot 5,5 / 7,5$ $T_1 = (R_2 - R_1) \sin \gamma_1 + [R_3 - (R_3 - R_2) \cos \gamma_3] / \sin \gamma - [R_1 - (R_1 - R_2) \cos \gamma_1] / \tan \gamma$ $T_3 = (R_2 - R_1) \sin \gamma_3 + [R_1 - (R_1 - R_2) \cos \gamma_1] / \sin \gamma - [R_3 - (R_3 - R_2) \cos \gamma_3] / \tan \gamma$ $x_1 = R_1 \sin \gamma_1$ $y_1 = R_1 (1 - \cos \gamma_1)$ $x_3 = R_3 \sin \gamma_3$ $y_3 = R_3 (1 - \cos \gamma_3)$		
b) Vorschlag der RAL (DIN)		b) Proposta del RAL (DIN)
Die Geometrie des Knotenpunktes kann aus Bild V-02 entnommen werden.		La geometria dell'intersezione può essere ricavata dalla Fig. V-02.
$R_1 : R_2 : R_3 = 2 : 1 : 3$ (in Fahrtrichtung / nella direzione di marcia) $\gamma_1 = 17,5 \text{ gon}$ $\gamma_3 = 22,5 \text{ gon}$ $T_1 = R_2 [0,2714 + 1,0375 \tan (\gamma/2) + 0,0861 / \sin \gamma]$ $T_3 = R_2 [0,6922 + 1,236 \tan (\gamma/2) - 0,0861 / \sin \gamma]$ $x_1 = 0,5428 R_2$ $y_1 = 0,0750 R_2$ $x_3 = 1,0383 R_2$ $y_3 = 0,1854 R_2$		

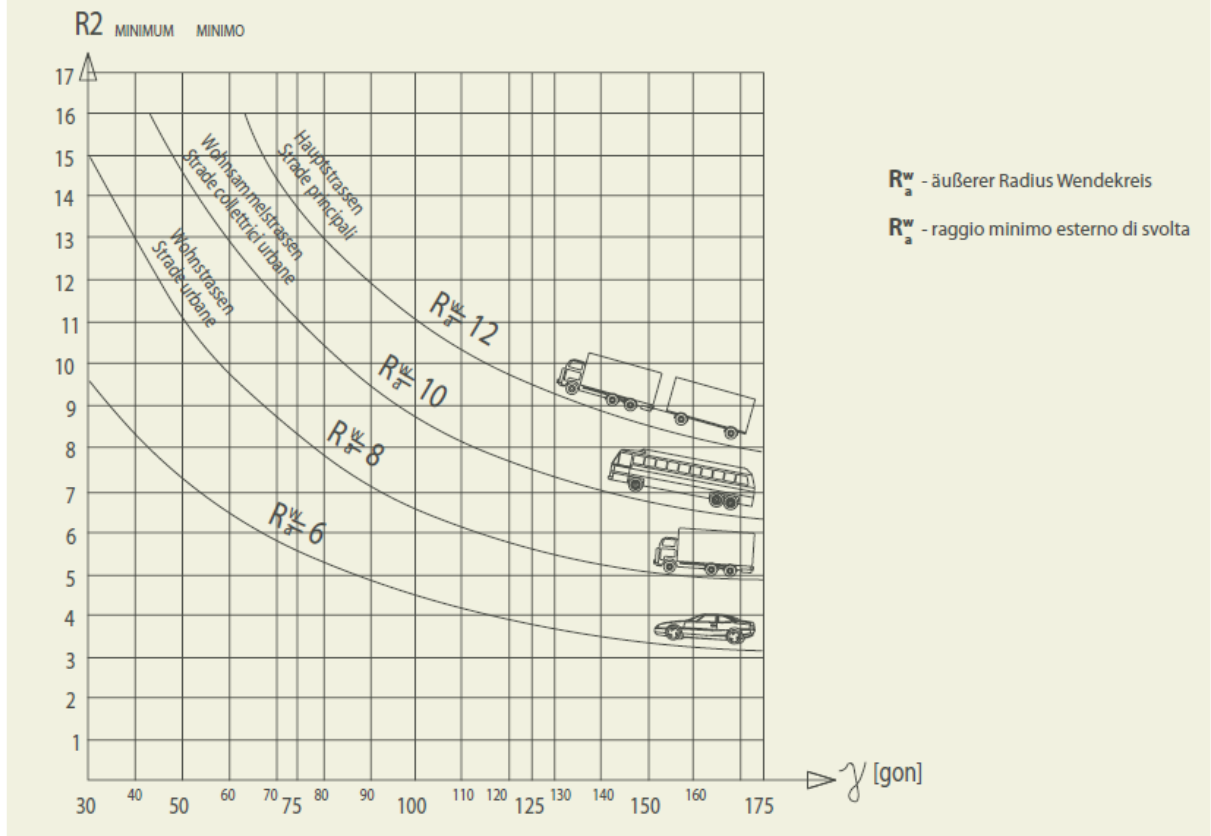


Bild V-01 R2 abhängig vom Winkel γ

Fig. V-01 R2 in funzione dell'angolo γ

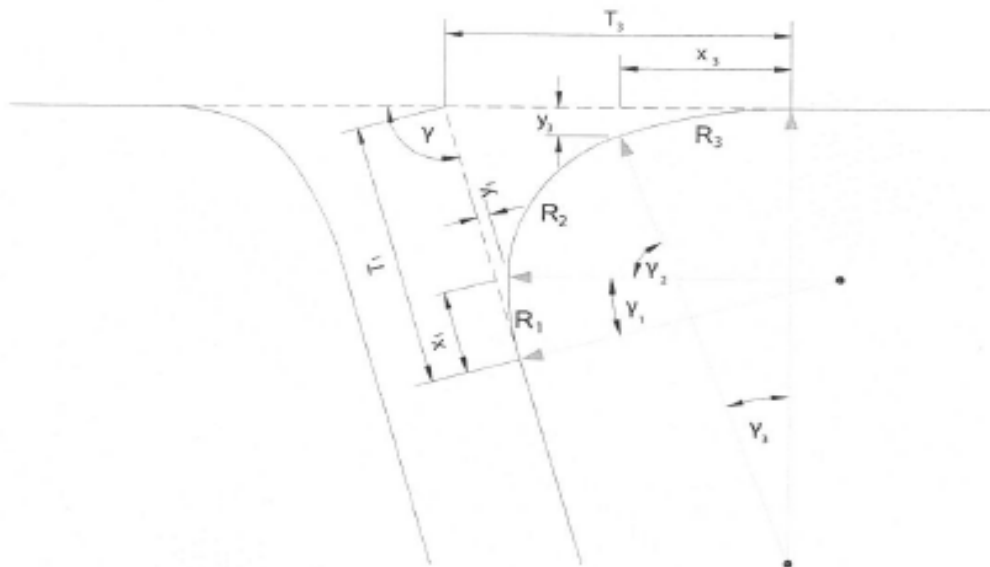


Bild V-02 Ausbildung von Eckausrundungen als dreiteilige Kreisbogenfolge

Fig. V-02 Esecuzione di arrotondamento dell'angolo con curva tricentrica

Winkel angolo	Hauptbogenradius R_2 / Raggio di curva principale R_2	
	Für Rechtseinbieger Per svolta a destra immettendosi sulla strada principale	Für Rechtsabbieger (ohne Verzögerungsfahstreifen, ohne Ausfahrkeil) Per svolta a destra nella strada secondaria (senza corsia di rallentamento, senza cuneo di uscita)
80 gon	8 m	12 m
100 gon	8 m	12 m *
120 gon	8 m	8 m

* Neben einer Tropfeninsel verwendet man $R_2 = 15$ m. Zwischenwerte können interpoliert werden.
* Accanto a un'isola si impiega $R_2 = 15$ m. Valori intermedi possono essere calcolati per interpolazione.

Tabelle V-01 Hauptbogenradius R_2 für dreiteilige Eckausrundung		Tabella V-01 raggio di curva principale R_2 per arrotondamento d'angolo con curva tricentrica
---	--	---

Fahrbahnverbreiterung	V - Art. 45	Allargamento della carreggiata
------------------------------	--------------------	---------------------------------------

1. Wird eine Abbiegespur oder ein Fahrbahnteiler vorgesehen, so errechnet sich die Länge der Verziehungsstrecke außerhalb bebauter Gebiete mit folgender Gleichung:		1. Se si prevede una corsia di svolta o uno spartitraffico, la lunghezza del tratto di raccordo all'esterno di centri abitati si determina con la seguente formula:
---	--	---

$$L = v_{p,min} \sqrt{\frac{i}{3}} \quad [m]$$

mit Verschiebung der Straßenachse laut Straßenverkehrsordnung (in der Regel: 2%, lokale Straßen: 5%)

$$L = v_{p,min} \sqrt{\frac{i}{3}} \quad [m]$$

con deviazione dell'asse stradale conforme al codice della strada (2% di norma, 5% per strade locali)

2. Der Wert i [m] gibt die aus der Abbiegespur resultierende Fahrbahnverbreiterung an und die Ausbildung der Aufweitung hat nach Bild V-03 zu erfolgen.

2. Il valore i [m] specifica l'allargamento della carreggiata risultante della corsia di svolta e va eseguito in conformità alla Fig. V-03.

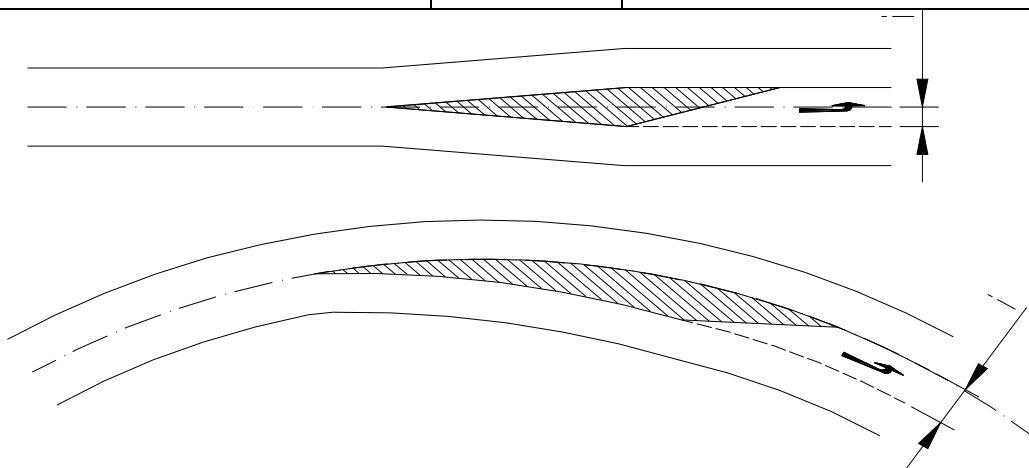

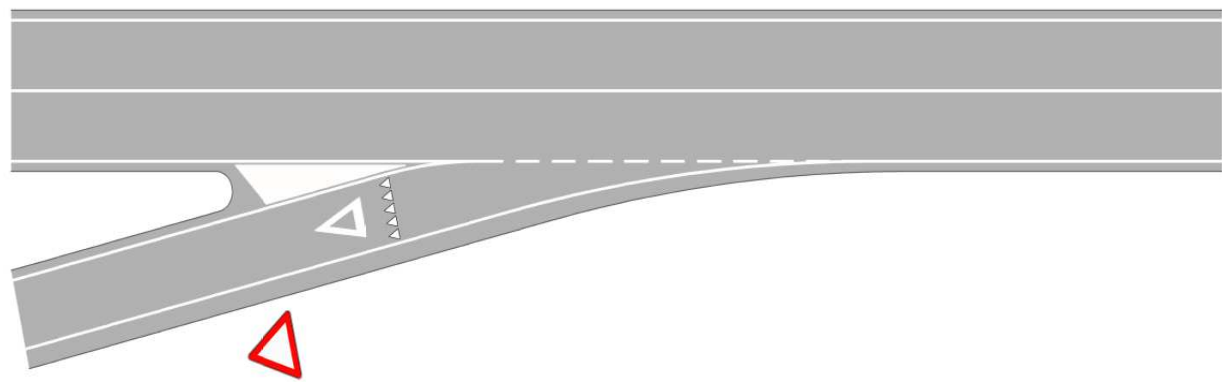


Bild V-03 Fahrbahnverbreiterung i bei Abbiegespuren		Fig. V-03 Allargamento carreggiata i e corsia di svolta
---	--	---

3. Linksabbiegestreifen werden je zur Hälfte beiderseits der Achse angelegt, in der Kurve kann eine andere Aufteilung gewählt werden, ev. kann die gesamte Aufweitung in der Kurveninnenseite untergebracht werden.

3. Le corsie di svolta a sinistra vanno realizzate per metà su un lato e per metà sull'altro dell'asse; in curva si può scegliere un altro tipo di ripartizione, ad esempio l'intero

		allargamento può essere realizzato sul lato interno della curva.
4. Rechtabbiegestreifen werden immer am rechten Außenrand angesetzt.		4. Corsie di svolta a destra: vanno sempre posizionate sul margine esterno destro
Einfädelungsspuren	IV - Art. 46	Corsie di immissione in entrata
1. Bei einspurigen Straßen muss bei schlechter Übersicht vor einer Einfädelung ein Stopp angebracht werden.		1. Sulle strade a corsia singola, se la visibilità è scarsa, prima dell'immissione deve essere previsto lo stop.
		
Bild V-04 Einfädelung mit Stoppzeichen		Fig. V-04 Immissione in entrata con segnale di stop
2. Bei einspurigen Straßen mit guter Übersicht kann vor einer Einfädelung anstelle des Stoppzeichens ein Vorfahrtszeichen errichtet werden.		2. Sulle strade a corsia singola con una buona visibilità, è possibile regolare l'intersezione tramite l'introduzione di un diritto di precedenza da porre sempre prima dell'immissione.
		
Bild V-05 Einfädelung mit Vorfahrtszeichen		Fig. V-05 Immissione in entrata con segnale di precedenza
3. Einfädelungsspuren für den Linkseinbieger in Fahrbahnmitte sind nur innerorts zulässig.		3. Corsie per l'immissione in entrata a sinistra in centro carreggiata sono ammesse solo all'interno di centri abitati.

Sichtverhältnisse	V - Art. 47	Condizioni di visibilità
1. Auf die Freihaltung eines ausreichenden Sichtfeldes (Bild V-07) ist zu achten, insbesondere im Hinblick auf Einbauten sowie Kreuzungspunkte mit Radfahrern (Bild V-08 ist ein Umsetzungsbeispiel - vertiefende Darstellungen erfolgen in einem zukünftigen Planungsleitfaden für die Fahrradinfrastruktur).		1. Bisogna sempre garantire una sufficiente visuale libera (Fig. V-07), con particolare attenzione a manufatti presenti così come ad incroci con ciclisti (Fig. V-08 è un esempio di implementazione - descrizioni più dettagliate saranno date in una futura guida di progettazione per le infrastrutture ciclabili).
2. Die Knotensichtweite „a“ ist in Abhängigkeit von der Projektierungsgeschwindigkeit aus Tabelle V-02 zu entnehmen. Die Knotenbeobachtungsdistanz „b“ sollte mindestens 15 m betragen, in Ausnahmefällen kann sie auf 3 m reduziert werden.		2. La distanza di visuale nell'incrocio “a” va ricavata dalla Tabelle V-02, in funzione della velocità di progetto. La distanza di osservazione dell'incrocio “b” deve essere almeno 15 m, in casi eccezionali può essere ridotta a 3 m.

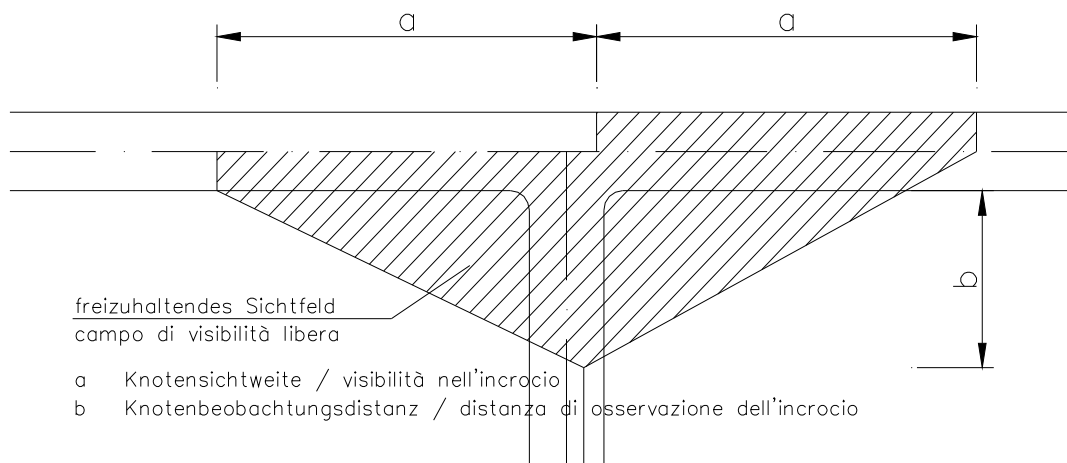


Bild V-07 Sichtfeld im Knoten

Fig. V-07 Campo di visibilità nell'intersezione

Geschwindigkeit V_p [km/h] Velocità V_p [km/h]	25	30	40	50	60	70
Knotensichtweite a [m] Distanza di visibilità nell'incrocio a [m]	20	30	50	70	90	120

Tabelle V-02 Zusammenhang zwischen der Projektierungsgeschwindigkeit V_p und der erforderlichen Knotensichtweite

Tabella V-02 Rapporto tra la velocità di progetto V_p e la richiesta distanza di visibilità per l'intersezione

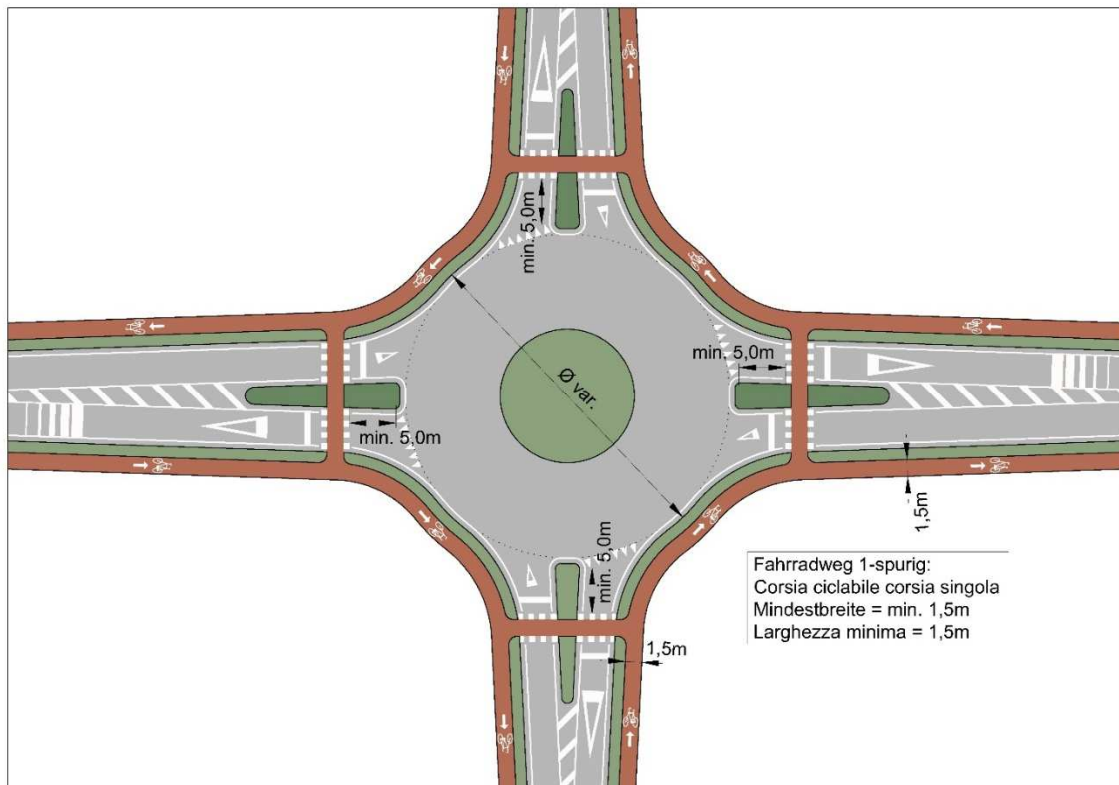


Bild V-08 Kreuzungspunkt mit Radfahrer

Fig. V-08 Intersezione con ciclisti

Kreisverkehr		Rotatorie
Allgemeines	V - Art. 48	Aspetti generali
<p>1. Durch Kreisverkehrsanlagen kann die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit für den motorisierten Verkehr im Bereich plangleicher Knoten verbessert werden. Die Verminderung der Wartezeit ergibt außerdem eine Verringerung der Schadstoff- und Lärmemissionen. Ebenso kann Aspekten der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung Rechnung getragen werden.</p> <p>Kreisverkehrsanlagen bieten sich an bei etwa gleichmäßig stark belasteten Straßen und/oder bei Unfallhäufungs- bzw. Gefahrenstellen.</p>		<p>1. Attraverso le rotatorie è possibile migliorare l'efficienza e la sicurezza del traffico motorizzato nelle intersezioni a livello. La riduzione dei tempi di attesa all'incrocio permette inoltre di ridurre l'emissione di rumori e di inquinanti. Inoltre è possibile far fronte alle esigenze di rallentamento del traffico.</p> <p>Le rotatorie si prestano ad essere impiegate in strade con un volume di traffico di intensità pressoché costante e/o in punti di pericolo con elevata frequenza di incidenti.</p>
<p>2. Bei Kreisverkehrsanlagen soll das prozentuelle Verhältnis zwischen dem Verkehrsaufkommen der beiden Achsen des Kreisverkehrs (definiert als "Q1" und "Q2" laut Art.50) nicht weniger als 25% sein und der Knotenpunkt mindestens ein Verkehrsaufkommen von mehr als 5.000 Kfz (als Summe der DTV der hineinfließenden Arme) aufweisen.</p>		<p>2. Nelle rotatorie il rapporto percentuale tra i volumi di traffico delle due assi della rotatoria (definiti come "Q1" e "Q2" ai sensi dell' Art.50) non dovrebbe essere inferiore al 25% ed il traffico minimo che interessa l'intersezione (inteso come somma dei TGM solamente dei rami entranti) non inferiore a 5.000 veicoli.</p>

3. Sollte es im Bereich des Kreisverkehrs Kreuzungspunkte mit Fußgängern und/oder Radfahrenden geben, sind sichere Querungsmöglichkeiten vorzusehen. Neben eindeutigen Markierungen und Beschilderungen sind weitere Signalelemente in Betracht zu ziehen, welche die Sichtbarkeit und damit die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrende erhöhen. Auch sollten Strukturelemente wie Schutzinseln in Erwägung gezogen werden (siehe Bilde V-08).		3. In caso di attraversamenti con pedoni e/o ciclisti nella zona della rotatoria, devono essere previste possibilità di attraversamento sicure. Oltre alla segnaletica orizzontale e verticale, vanno presi in considerazione ulteriori elementi di segnalazione che aumentino la visibilità e quindi la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti. A tal fine va valutato anche l'impiego di elementi, che fanno parte della rotatoria, come isole divisionali e di separazione (vedi Fig. V-08).
4. Empfehlenswert ist immer die Ausarbeitung einer Verkehrsstudie, um das Verkehrsaufkommen und die Verkehrssicherheit zu bewerten.		4. È sempre consigliabile elaborare uno studio del traffico per valutare il volume del traffico e la sicurezza stradale.
Grundsätze	V - Art. 49	Criteri fondamentali
1. Wichtige Grundsätze bei der Anwendung sind:		1. I criteri fondamentali di impiego sono:
<ul style="list-style-type: none"> • Der Außendurchmesser der Kreisfahrbahn sollte nicht kleiner als 25 m sein und soll 40 m nicht wesentlich überschreiten. In Ortsgebieten kann ein Durchmesser von weniger als 25 m verwendet werden, wenn die Befahrbarkeit mit den Schleppkurven überprüft wird und gegebenenfalls überfahrbare Verkehrsinseln angeordnet werden. 		<ul style="list-style-type: none"> • Il diametro esterno della carreggiata della rotatoria di regola non deve essere inferiore a 25 m e non superare di molto i 40 m. In ambito urbano può essere ammesso un diametro inferiore a 25 m quando è verificata la transitabilità con le curve tratrici e ricorrendo ove occorra a isole sormontabili.
<ul style="list-style-type: none"> • Die Verlängerungen der Achsen sind möglichst zum Mittelpunkt des Kreises zu führen, tangential heranführende Arme sind unbedingt zu vermeiden. 		<ul style="list-style-type: none"> • Gli assi vanno possibilmente prolungati fino al centro della rotatoria, vanno evitati assolutamente bracci di immissione tangenziali.
<ul style="list-style-type: none"> • Der innere Bereich der Kreisfahrbahn kann im innerörtlichen Bereich aufgepflastert werden, um Pkw abzuhalten, diesen zu befahren. Außerhalb der Ortschaften kann dies nur in Absprache mit dem Auftraggeber durchgeführt werden 		<ul style="list-style-type: none"> • In ambiente urbano la parte interna della carreggiata della rotatoria può essere lastricata in modo da demotivare gli automezzi a passarvi sopra. Al di fuori dei centri abitati, questo può essere fatto solo in accordo con il committente.
<ul style="list-style-type: none"> • Ein- und Ausfahrten sollten durch Fahrbahnteiler getrennt sein. 		<ul style="list-style-type: none"> • Gli ingressi e le uscite vanno possibilmente separati da aiuole divisorie della carreggiata.
<ul style="list-style-type: none"> • Die Knotenarme sind gleichmäßig auf den Umfang zu verteilen. 		<ul style="list-style-type: none"> • I bracci della rotatoria devono essere distribuiti uniformemente lungo la sua circonferenza.
<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängern und Fahrradfahrern ist besonderes Augenmerk zuzuwenden. 		<ul style="list-style-type: none"> • È necessario prestare particolare attenzione a pedoni e ciclisti.
<ul style="list-style-type: none"> • Es ist die Kreisform anzustreben. 		<ul style="list-style-type: none"> • Deve essere mirato una forma circolare.

<ul style="list-style-type: none"> Die Mittelinsel darf nicht überfahrbar sein, der Kreisverkehr muss eindeutig als solcher erkennbar sein. 		<ul style="list-style-type: none"> L'isola centrale non deve essere transitabile, la rotatoria deve essere chiaramente riconoscibile come tale.
<ul style="list-style-type: none"> Die Bezugsebene des Kreisverkehrs soll an die Neigungen der anschließenden Straßen abgepasst werden. 		<ul style="list-style-type: none"> Il piano di riferimento della rotatoria deve essere adeguato alle pendenze delle strade connesse.
Leistungsfähigkeitsabschätzung einstreifiger Kreisverkehre	V - Art. 50	Stima della capacità di traffico di una rotatoria a unica corsia
1. Überschlägig kann die Leistungsfähigkeit anhand des Diagramms nach Bild V-09 in Abhängigkeit von den Verkehrsstärken der Einfahrten abgeschätzt werden.		1. In via approssimativa la capacità di traffico di una rotatoria può essere stimata sulla base del diagramma di Fig. V-09, in funzione dell'intensità del traffico degli ingressi.
Q ₁ [Kfz/24h] Summe des durchschnittlichen zufließenden Verkehrs der zwei am stärksten belasteten Einfahrten		Q ₁ [veicoli/24h] Somma dei volumi di traffico medi affluenti da due ingressi più frequentati
Q ₂ [Kfz/24h] Summe des durchschnittlichen zufließenden Verkehrs der verbleibenden Einfahrten.		Q ₂ [veicoli/24h] Somma dei volumi di traffico medi affluenti dagli altri ingressi.
2. Der zufließende Verkehr einer Einfahrt kann näherungsweise als halbe JDTV des Knotenarmes angenommen werden.		2. Il traffico affluente da un ingresso può essere assunto approssimativamente pari alla metà della media annua del traffico giornaliero di tale strada.
Bereich I Kreisverkehr ohne Leistungsfähigkeitsnachweis möglich. Günstige Verhältnisse der Verkehrsbelastung		Settore I Possibile traffico rotatorio senza verifica di capacità di smaltimento traffico. Condizioni di traffico favorevoli
Bereich II Kreisverkehr ohne Leistungsfähigkeitsnachweis möglich. Ungünstige Verhältnisse der Verkehrsbelastung		Settore II Possibile traffico rotatorio senza verifica di capacità di smaltimento traffico. Condizioni di traffico sfavorevoli
Bereich III Kreisverkehr möglich, Leistungsnachweis notwendig		Settore III Possibile traffico rotatorio, necessaria verifica di capacità di smaltimento traffico
Bereich IV Einstreifiger Kreisverkehr nicht mehr möglich		Settore IV Traffico rotatorio su una corsia unica non più possibile
3. Für dreiarmige Kreisverkehrsanlagen kann das Diagramm sinngemäß verwendet werden, wobei Q ₂ der zufließende Verkehr der verbleibenden Zufahrt ist.		3. Per rotatorie a tre bracci si può ancora utilizzare il diagramma, assumendo per Q ₂ il valore del traffico dell'ingresso rimanente.

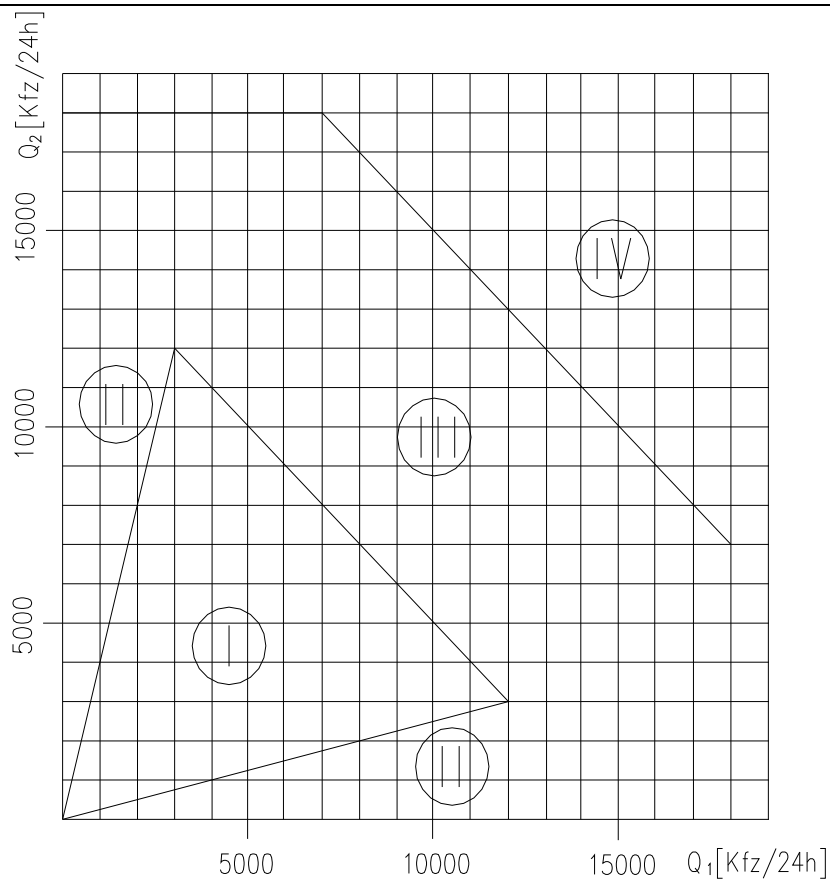
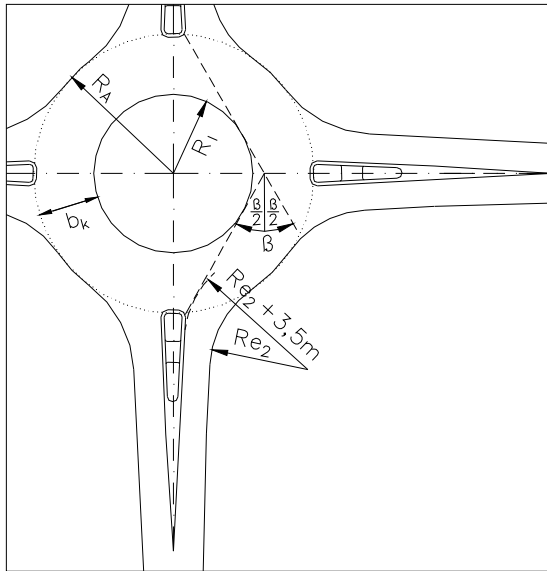


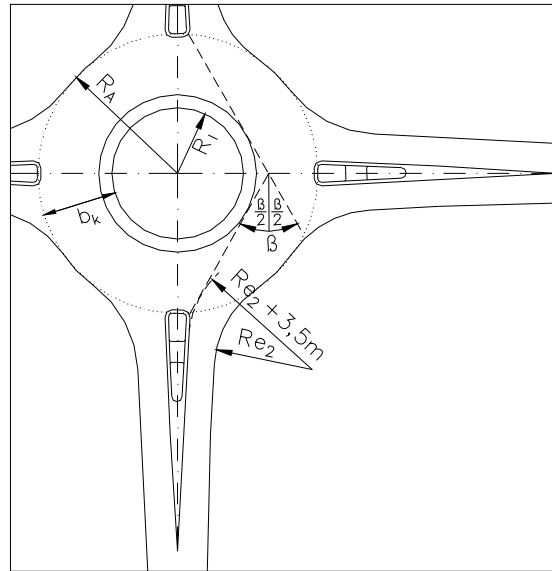
Bild V-09 Leistungsfähigkeitsabschätzung für einen vierarmigen Kreisverkehr mit einstreifigen Ein- und Ausfahrten und einem Fahrstreifen im Kreis

Fig. V-09 Stima della capacità di smaltimento del traffico per una rotonda a quattro bracci con ingressi e uscite a un'unica corsia e una corsia nella rotonda

Elemente des Kreisverkehrs	V - Art. 51	Elementi della rotonda
1. Der Innenring der Kreisfahrbahn im innerörtlichen Bereich sollte aufgepflastert werden, um den Ablenkungswinkel zu vergrößern (siehe Bild V-10). Dabei sollte der anteilige Bereich der Aufpflasterung ca. 30% der Fahrbahnbreite der Kreisfahrbahn betragen		1. In ambiente urbano l'anello interno della carreggiata della rotonda dovrebbe essere lastricato per aumentare l'angolo di deviazione (vedi Fig. V-10). In tal caso la zona lastricata dovrebbe essere pari a ca. il 30% della larghezza della carreggiata della rotonda.
2. Der Ablenkungswinkel β bestimmt die gefahrenen Geschwindigkeiten im Kreisverkehr maßgebend:		2. L'angolo di deviazione β determina in modo sostanziale le velocità di transito nella rotonda:
$\beta < 20$ gon 40 km/h		$\beta < 20$ gon 40 km/h
$20 \leq \beta \leq 45$ gon 35 km/h		$20 \leq \beta \leq 45$ gon 35 km/h
$\beta > 45$ gon 30 km/h		$\beta > 45$ gon 30 km/h
Ein Ablenkungswinkel von $\beta > 45$ gon sollte eingehalten werden.		Si dovrebbe rispettare un angolo di deviazione $\beta > 45$ gon.



Ohne Innenring um die Mittelinsel
Senza anello interno attorno all'isola centrale



Mit Innenring um die Mittelinsel
Con anello interno attorno all'isola centrale

Bild V-10 Ablenkungswinkel β

3. Für einen Kreisverkehr mit 2 Hauptachsen wird ein Durchmesser $D = 36$ m empfohlen.

4. Für einen Kreisverkehr mit 1 Hauptachse und 1 Nebenachse wird ein Durchmesser $D = 32$ m empfohlen.

5. Übersicht der Kreisverkehrselemente (siehe Bild V-11)

Fig. V-10 Angolo di deviazione β

3. Per una rotonda con 2 assi principali, si consiglia un diametro $D = 36$ m.

4. Per una rotonda con 1 asse principale e 1 asse secondario, si consiglia un diametro $D = 32$ m.

5. Prospetto degli elementi della rotonda (vedi Fig. V-11)

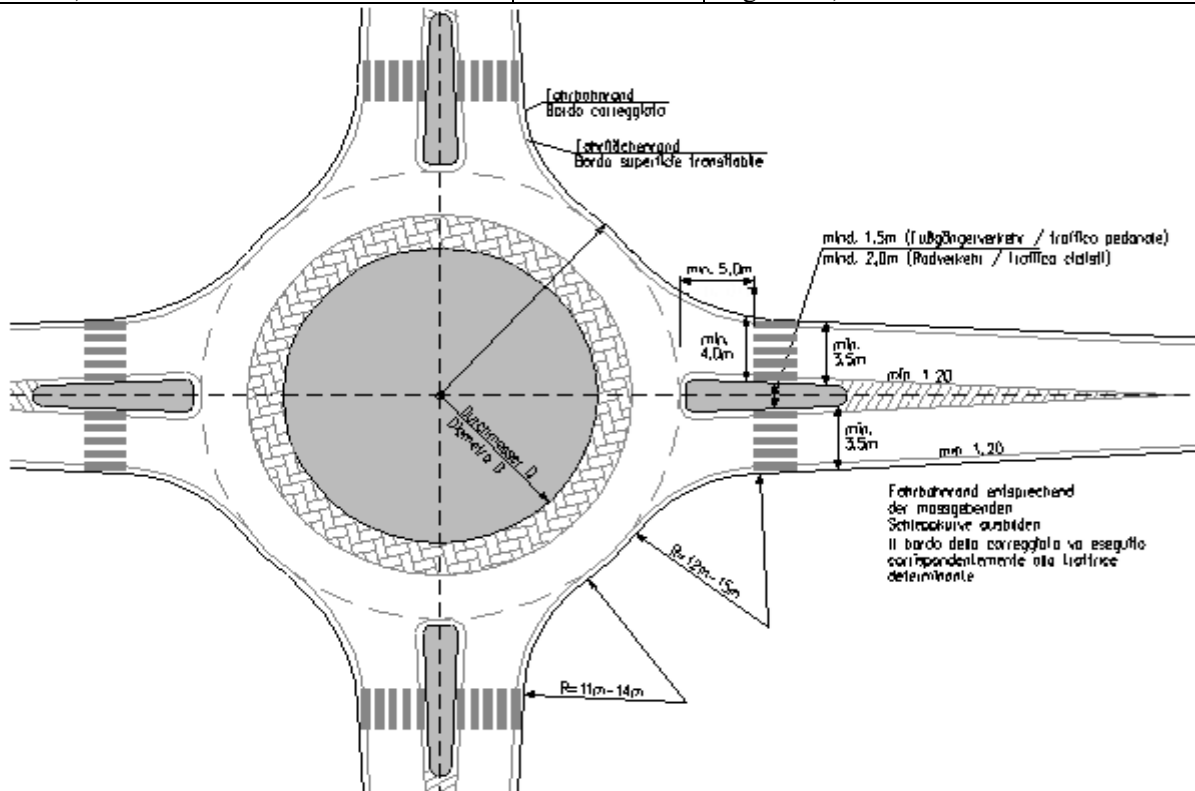


Bild V-11 Elemente des Kreisverkehrs

Fig. V-11 Elementi di una rotonda

Element/ Elemento	innerhalb bebauter Gebiete ambito urbano	außerhalb bebauter Gebiete ambito extraurbano
Außendurchmesser [m] Diametro esterno [m]	25 – 35	30 - 40
Kreisfahrbahnbreite [m] Larghezza carreggiata [m]	9,00 – 6,50	9,00 – 6,00
Fahrstreifenbreite Einfahrt [m] Larghezza corsia ingresso [m]	≥ 3,25	≥ 3,50
Fahrstreifenbreite Ausfahrt [m] Larghezza corsia uscita [m]	≥ 3,25	≥ 3,50
Ausrundungsradius Einfahrt [m] Angolo arrotondamento ingresso [m]	11,00 – 14,00 bzw. nach Schlepplurve/ ovvero secondo curva tratrice	
Ausrundungsradius Ausfahrt [m] Angolo arrotondamento uscita [m]	12,00 – 15,00 bzw. nach Schlepplurve/ ovvero secondo curva tratrice	
Querneigung der Kreisfahrbahn nach außen im Falle horizontaler Bezugsebene [%] Pendenza trasversale della carreggiata della rotatoria verso l'esterno in caso di piano orizzontale [%]	min 1,5 % max 3,0 %	
Max. Schrägneigung der Kreisfahrbahn [%] Pendenza risultante massima della carreggiata della rotatoria [%]	max 6,0 %	
Neigung der Bezugsebene [%] Pendenza del piano di riferimento [%]	max 4,0 %	
Breite der Fahrbahnteiler ohne Querungsmöglichkeit [m] Larghezza degli spartitraffico senza possibilità di attraversamento [m]	> 1,5 am Außenkreis/ sulla circonferenza esterna	> 2,0
Breite der Fahrbahnteiler mit Querungsmöglichkeit für Fußgänger [m] Larghezza degli spartitraffico con possibilità di attraversamento per pedoni [m]	≥ 1,50	
Breite der Fahrbahnteiler mit Querungsmöglichkeit für Radfahrer [m] Larghezza degli spartitraffico con possibilità di attraversamento per ciclisti [m]	≥ 2,00	
Tabelle V-03 Übersicht über die Elemente des Kreisverkehrs		Tabella V-03 Prospetto degli elementi della rotatoria

ABSCHNITT VI BRÜCKEN		CAPO VI PONTI
Brückenentwurf und Landschaftseinbindung	VI - Art. 52	Progettazione di massima del ponte ed inserimento nel paesaggio
1. Die grundlegenden zu berücksichtigenden Kriterien beim Entwurf von Brücken sind: - Tragsicherheit - Funktionalität - Robustheit - Dauerhaftigkeit - Inspektionsmöglichkeit - Erhaltungsmöglichkeit		1. I criteri di base da considerare nella progettazione di ponti sono: • sicurezza • funzionalità • robustezza • durabilità • ispezionabilità • manutentabilità
2. Zu den wichtigsten Merkmalen des Entwurfes einer Brücke gehören die ästhetische Gestaltung und die Einbindung in die Landschaft. Brücken sollten sich harmonisch in die Landschaft einfügen oder architektonisch bewusst abheben.		2. Tra le caratteristiche principali della progettazione di un ponte ci sono l'estetica e l'inserimento nel quadro paesaggistico. I ponti dovrebbero inserirsi in maniera armonica nel paesaggio o risaltare architettonicamente.
3. Bei der Planung neuer sowie bei der Sanierung bestehender Brücken sind alle Mobilitätsformen (Fußverkehr, Fahrradverkehr, Mikromobilität, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) für einen zukünftigen Zeitraum von mindestens 15 Jahren zu berücksichtigen.		3. Tutte le forme di mobilità (spostamenti a piedi, in bicicletta, micro-mobilità, trasporto pubblico, trasporto individuale motorizzato) per un periodo futuro di almeno 15 anni devono essere prese in considerazione nella fase di progettazione di nuovi ponti e nella ristrutturazione di quelli esistenti.
BIM	VI - Art. 53	BIM
1. In Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgt wie in Art. 8 ausgeführt, die Projektabwicklung durchgängig mit BIM.		1. In accordo con il committente, il progetto viene realizzato come descritto nell'art. 8 in modo coerente con il supporto del BIM.
2. Die BIM-Planung muss mit der parametrischen Modellierung der Trassierung verknüpft werden.		2. La progettazione BIM deve essere collegata alla modellazione parametrica del tracciato.
3. Für Brücken soll mindestens ein 4D-Modell mit der Simulation des Bauablaufes verwendet werden.		3. Per i ponti dovrebbe essere usato un modello almeno 4D con la simulazione delle fasi di costruzione.
Konstruktion und Bemessung	VI - Art. 54	Costruzione e Dimensionamento
1. Bei der Bemessung der Haupttragelemente und soweit möglich vieler anderer sekundärer Elemente einer Brücke ist von einer Mindestlebensdauer von 100 Jahren auszugehen. Bei Brücken, die sich nicht auf Landesstraßen befinden und durch die nationale Gesetzgebung geregelt sind, kann		1. Nel calcolo degli elementi portanti principali e per il maggior numero di elementi secondari possibili, ci si deve basare su una durata minima di vita di 100 anni. Per casi specifici su strade non provinciali definiti dalla normativa nazionale vigente, si potrà fare

von einer kürzeren technischen Lebensdauer ausgegangen werden.		riferimento ad una durata di vita nominale inferiore.
2. In Abstimmung mit dem Auftraggeber kann eine andere Lebensdauer festgelegt werden.		2. In accordo con il committente può essere specificata una durata di vita diversa.
3. In Abstimmung mit dem Auftraggeber können bei Brücken auch Sonderbaustoffe und -systeme verwendet werden, die nicht in den aktuellen Normen vorkommen, jedoch aufgrund ihrer Leistungsmerkmale vorteilhaft sind. Die Verwendung von anderen als den in den geltenden Vorschriften vorgesehenen Baustoffen ist unter den in der Norm vorgesehenen Bedingungen zulässig.		3. In accordo con il committente, è possibile utilizzare materiali e sistemi da costruzione speciali per ponti che non appaiono negli standard attuali, ma che sono vantaggiosi per le loro caratteristiche prestazionali. L'utilizzo di materiali diversi da quelli previsti dalla normativa vigente è consentito alle condizioni previste dalla norma stessa.
4. Die in der Norm vorgeschriebenen Sicherheitsniveaus müssen auch dann eingehalten werden, wenn reduzierte Lasten vorgesehen sind, wie in den folgenden Artikeln beschrieben.		4. Dovranno essere mantenuti i medesimi livelli di sicurezza prescritti dalla norma anche nel caso in cui si prevedano carichi ridotti, come descritto nei successivi articoli.
5. Wichtige Konstruktionsdetails für die Planung von Straßenbrücken sind auf der Website der öffentlichen Verwaltung abrufbar.		5. Importanti dettagli costruttivi per la progettazione di ponti stradali sono disponibili sul sito dell'amministrazione pubblica.
Nachweis Tragsicherheit	VI - Art. 55	Verifica allo stato limite ultimo
1. Die Nachweise der Tragsicherheit sind nach den geltenden gesetzlichen Vorschriften und Normen zu führen.		1. Le verifiche della sicurezza allo stato limite ultimo va effettuata secondo quanto previsto dalla normativa vigente.
Gebrauchstauglichkeit	VI - Art. 56	Verifica allo stato limite di esercizio
1. Der Nachweis der Gebrauchstauglichkeit soll die geplante Nutzungsdauer eines Bauwerks und die Erhaltung des Erscheinungsbildes garantieren. Dazu gehört auch die Wahrung des Benutzerkomforts (vor allem bei schwingungsanfälligen Bauwerken), die Begrenzung von Verformungen und Eigenschwingungen sowie die Erhaltung einer ausreichenden Dauerhaftigkeit.		1. La verifica allo stato limite di esercizio di un manufatto ha lo scopo di garantirne la durata di utilizzo, la sua efficienza e il suo aspetto. Ciò comprende anche la garanzia del comfort dell'utente (in particolare nel caso di strutture soggette ad oscillazioni), la limitazione delle deformazioni e delle oscillazioni proprie, nonché il mantenimento di una durabilità adeguata.
2. Die maximale Durchbiegung (unter Abzug der konstruktiven Überhöhung) darf unter Verkehrslasten für Beton-, Stahl und Beton-Stahl-Verbundbrücken ein 1/700 der Spannweite nicht überschreiten.		2. La freccia massima (non considerando la contofreccia iniziale di costruzione) per i carichi accidentali non deve superare 1/700 della luce, per ponti in c.a. o c.a.p, acciaio o acciaio-cl.s.

3. Für die Langzeitverformungen abzüglich der konstruktiven Erhöhung sind auf jeden Fall die zeitabhängigen Effekte (Kriechen, Relaxation, Ermüdung) sowohl für den Komfort als auch für den Wasserabfluss zu berücksichtigen.		3. Per la freccia a tempo infinito al netto della contrefreccia in ogni caso sono da considerarsi gli effetti dipendenti dal tempo (scorrimento, rilassamento, affaticamento) sia ai fini del comfort che per lo scarico delle acque.
Dauerhaftigkeit	VI - Art. 57	Durabilità
<p>1. Als dauerhaft bezeichnet man ein Bauwerk, wenn seine Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit, Standfestigkeit und Stabilität während der planmäßigen Nutzungsdauer ohne unvorhergesehene Instandhaltungsmaßnahmen erfüllt sind und seine Nutzungseigenschaften während dieses Zeitraumes aufrechterhalten bleiben.</p> <p>Für die Aufrechterhaltung dieser Eigenschaften ist von Seiten des Projektanten ein Instandhaltungsplan auszuarbeiten, welcher nach der Bauphase vom Bauleiter angepasst werden muss.</p> <p>In Abstimmung mit dem Auftraggeber muss das entsprechende BIM-Modell mit den real verbauten Kennwerten der Baustoffe und den dazugehörigen Instandhaltungszyklen angepasst werden.</p>		<p>1. Un manufatto si definisce durabile se la sua idoneità funzionale, la sua resistenza statica e la sua stabilità sono assicurate per la durata di utilizzo prevista dal progetto senza alcun intervento di manutenzione imprevisto e se altresì durante tale periodo le sue caratteristiche d'uso si sono mantenute inalterate.</p> <p>Per il mantenimento di tali prestazioni è predisposto a cura del progettista, ed aggiornato in fase esecutiva dal direttore lavori, il piano di manutenzione.</p> <p>In accordo con il committente, il modello BIM corrispondente deve essere adattato con i parametri reali tendendo conto dei materiali da costruzione e dei relativi cicli di manutenzione.</p>
2. Bei Brücken soll im Allgemeinen für die gesamte Struktur frost- tausalzbeständiger Beton verwendet werden; auf jeden Fall aber für die Randbalken und die Fahrbahnplatte. Die vorgeschriebenen Expositionsklassen nach den geltenden Normen schreiben die entsprechenden Betonfestigkeiten und Betondeckungen vor. Auf jeden Fall muss für alle ausgesetzten Teile eine Mindestbetondeckung von 4 cm eingehalten werden.		2. In generale nel caso di ponti si deve impiegare per l'intera struttura calcestruzzo resistente al gelo e disgelo in presenza di sali, e comunque almeno per le travi di bordo e la soletta d'impalcato. Sulla base della classe di esposizione definita dalle normative vigenti, è necessario prescrivere gli opportuni calcestruzzi e copriferro necessari; in ogni caso per tutti gli elementi esposti deve essere garantito un copriferro minimo di 4 cm.
3. Die Randbalken müssen mit entsprechenden Mindestneigungen ausgeführt werden, um das Abfließen des Wassers zu gewährleisten.		3. I cordoli devono essere costruiti con adeguate inclinazioni minime per garantire il deflusso delle acque.
4. Bei Brücken mit einem Tragwerk, das nicht aus Ortbeton besteht (z.B. vorgespannte Fertigteilkonstruktionen, Stahl usw.), muss ein ausreichender Schutz nachgewiesen werden (Überdicke, Anstrich usw.).		4. In caso di ponti con strutture portanti prefabbricate (p.e. strutture precomprese pretese, acciaio etc.) è necessaria la dimostrazione di una adeguata protezione della struttura (sovrappessori, verniciature, etc.).
5. Der Technische Bericht des Projektes muss ein eigenes Kapitel bezüglich der Dauerhaftigkeit und den Maßnahmen zur		5. La relazione tecnica di progetto dovrà contenere espressamente un capitolo relativo alla durabilità e agli accorgimenti per garantire

Sicherung der Lebensdauer der Bauteile und des gesamten Bauwerkes enthalten, mit Bezug auf:		la vita di servizio dei singoli componenti e dell'intera opera, con riferimento a
<ul style="list-style-type: none"> Wahl der Baumaterialien, 		<ul style="list-style-type: none"> scelta dei materiali
<ul style="list-style-type: none"> Expositionsklassen der einzelnen Bauelemente, 		<ul style="list-style-type: none"> classe di esposizione dei singoli elementi che compongono il manufatto,
<ul style="list-style-type: none"> Fugen und Abdichtungen zwischen Fertigteilen, Abdichtungen und Entwässerungssystem 		<ul style="list-style-type: none"> Giunti e sigillatura tra elementi prefabbricati, impermeabilizzazioni e smaltimento delle acque
<ul style="list-style-type: none"> Inspektionszyklen und ein Programm für die ordentliche Instandhaltung; dabei muss auch das Monitoring und die periodische Brückenüberwachung und -überprüfung berücksichtigt werden. 		<ul style="list-style-type: none"> cicli di ispezione e programma di manutenzione ordinaria; anche il monitoraggio ed i controlli periodici del ponte devono essere presi in considerazione.
6. Bei gefährdeten (wenig robusten) Brücken oder besonderen Situationen muss auch die Möglichkeit eines kontinuierlichen Monitorings in Betracht gezogen werden.		6. Bisogna inoltre considerare la possibilità di monitoraggio continuo per ponti vulnerabili (bassa robustezza) o situazioni particolari.
7. Bereits in der Entwurfsphase sollen geeignete Maßnahmen zur Verhinderung von Korrosion der Bewehrung und des Baustahles getroffen werden (z. B. kathodischer Korrosionsschutz, zinkhaltige Farben, Epoxidharzfarben, Verzinkung, beschichtete Stähle usw.)		7. Dovrà essere valutata già in fase di progetto l'opportunità di inserire appositi accorgimenti atti alla prevenzione dei fenomeni corrosivi negli acciai di armatura e da carpenteria (quali protezione catodica, vernici con contenuto di zinco, vernici epossidiche, zincatura, acciai patinati, etc.).
8. Besonders anfällige oder schwer zu inspizierende Tragelemente und Konstruktionsdetails wie geschlossene Hohlkästen, Gerbergelenke, mechanische Gelenke usw., sind zu vermeiden. Die Anzahl von Dehnungsfugen entlang einer Brücke müssen ebenfalls so gering als möglich gehalten werden.		8. Dovranno essere evitati elementi e particolari costruttivi particolarmente vulnerabili al degrado o difficilmente ispezionabili quali cassoni chiusi, selle tipo Gerber, cerniere meccaniche, etc.. Dovrà inoltre essere il più possibile limitato il numero di giunti di dilatazione lungo il ponte.
9. Alle Verbindungen müssen in der Werkstatt geschraubt oder geschweißt werden. Bei Schweißarbeiten auf der Baustelle muss die Qualität während der Ausführungsphase überprüft und die Überprüfbarkeit sichergestellt werden.		9. Tutti i giunti dovranno essere bullonati o saldati in officina. In caso di saldature in opera deve essere verificata la qualità in fase esecutiva ed assicurata l'ispezionabilità.
Robustheit	VI - Art. 58	Robustezza
1. Es muss ein angemessenes Maß an Robustheit in Bezug auf die Nutzung der Brücke und in Bezug auf die Folgen eines möglichen Einsturzes gewährleistet sein.		1. Deve essere garantito un adeguato livello di robustezza, in relazione all'utilizzo del ponte ed alle conseguenze di un suo eventuale collasso deve essere garantito.
2. Die Lösung einer integralen bzw. semi-integralen Konstruktion ist vorzuziehen. Bei integralen Brückenkonstruktion werden möglichst viele Teile, wie Widerlager und		2. È preferibile la soluzione di una costruzione integrale o semi-integrale. Nel caso di una costruzione a ponte integrale, quante più parti possibili, come spalle e pilastri, sono collegate

Pfeiler, mit dem Überbau zu einer kraftschlüssigen Tragstruktur verbunden.		alla sovrastruttura per formare una struttura integrale.
3. Besonderes Augenmerk muss auf die Wirkung des Zwangs gelegt werden, der durch Setzungsunterschiede zwischen den Fundamenten entsteht. Diese Setzungen müssen im Rahmen einer geotechnischen Untersuchung eingehend und angemessen vertieft werden.		3. Particolare attenzione deve essere data all'effetto delle coazioni generate dai cedimenti differenziali delle fondazioni. Tali cedimento dovranno essere oggetto di un approfondito ed adeguato studio geotecnico.
4. Die Robustheit muss nach den geltenden gesetzlichen Vorschriften und Normen bei Ausfall des höchstbelasteten Traggliedes nachgewiesen werden. Weiters muss bei vorgespannten Bauteilen der Nachweis erbracht werden, dass unter Eigengewicht die schlaffe Bewehrung ausreichend ist.		4. Un adeguata robustezza deve essere verificata secondo le norme e gli standard applicabili in caso di cedimento dell'elemento strutturalmente più critico. Inoltre, nel caso di componenti precompressi, deve essere verificato che l'armatura lenta sia in grado di supportare il peso proprio.
5. Auch müssen mögliche Naturereignisse, die im Bereich der Brücke vorkommen können, berücksichtigt werden. Das Bauwerk muss vor bekannten und identifizierbaren extremen Ereignissen geschützt werden oder in der Lage sein, diesen außergewöhnlichen Einwirkungen standzuhalten.		5. Devono essere presi in considerazione potenziali eventi naturali che possono verificarsi nell'area del ponte. La struttura deve essere protetta da eventi estremi, noti e identificabili, oppure deve essere in grado di resistere al loro impatto straordinario.

Erhaltungs- und Wartungsfreundlichkeit	VI - Art. 59	Semplificazione della manutenzione e degli interventi di ripristino
1. Brückenbauwerke müssen so gebaut sein, dass sie, wie im Instandhaltungsplan vorgesehen, gewartet werden können, weshalb eine einfache Inspektion, Wartung und eine rasche Erneuerung von Verschleißteilen, ohne wesentliche Beeinträchtigung der Objektnutzung, gewährleistet sein muss.		1. I ponti devono essere realizzati in modo tale da permettere un'ispezione e una manutenzione agevole, come prevista dal piano di manutenzione, nonché una sostituzione rapida delle parti di usura senza compromettere in misura rilevante l'utilizzo del manufatto.
2. Die Möglichkeit der einfachen Durchführung aller Kontrolltätigkeiten (Kontrollmessungen von Setzungen, Verschiebungen und Durchbiegungen, usw.) und späteren konstruktiven Verstärkungsmöglichkeiten (beispielsweise durch zusätzliche Spannglieder) sowie Vorrichtungen zum Heben auch unter laufendem Verkehr müssen sichergestellt sein.		2. Deve essere altresì assicurata la possibilità di effettuare in modo agevole tutte le attività di controllo (misure di cedimenti, spostamenti e inflessioni, ecc.) nonché successivi interventi di tipo costruttivo (possibilità di aggiunta di elementi di rinforzo), predisposizioni per il sollevamento anche in presenza di traffico.
3. Im Allgemeinen muss die Konstruktion folgende Anforderungen für Inspektionsarbeiten erfüllen: - Zugänglichkeit, so einfach wie möglich für alle Brückenelemente;		3. In generale la progettazione dovrà considerare i seguenti requisiti di ispezionabilità: - accessibilità il più possibile facilitata a tutte le parti dell'opera;

<ul style="list-style-type: none"> - Präferenz für sichtbare, zugängliche und nicht versteckte Tragelemente; - Bereitstellung, bereits zu berücksichtigen in der Entwurfsphase, von zuverlässigen und dauerhaft möglichen Zugängen und/oder Vorrichtungen, welche die Erreichbarkeit von sonst unzugänglichen Bauwerksteilen erleichtern. 		<ul style="list-style-type: none"> - predilezione di elementi visibili, accessibili e non nascosti; - predisposizione, già in fase di progetto, di accessi e/o apprestamenti affidabili e durabili che consentano di raggiungere più agevolmente porzioni di opera altrimenti inaccessibili.
Monitoring und Brückenkontrolle	VI - Art. 60	Monitoraggio e controllo dei ponti
<p>1. Die Autonome Provinz Bozen hat ein Verfahren für die Überwachung, Inspektionen und periodischen Überprüfungen eingeführt. Daher müssen die Wartungspläne mit diesen Vorschriften übereinstimmen, außer in besonderen Fällen, die mit dem Auftraggeber zu vereinbaren sind.</p>		<p>1. La Provincia autonoma di Bolzano si è dotata di una procedura per la vigilanza, ispezioni e controlli periodici; pertanto i piani di manutenzione dovranno essere coerenti con tali standard, salvo particolari tipologie che sono da concordarsi con il committente.</p>
<p>2. Der technische Aufwand der Kontrolle wird auf die Schadensanfälligkeit der Struktur und auf die Möglichkeit der Erkennbarkeit von eventuellen Schäden abgestimmt.</p>		<p>2. Il grado tecnico dell'accertamento va commisurato alla vulnerabilità della struttura ed alla capacità di quest'ultima di evidenziare eventuali danni.</p>
<p>3. Für bestimmte Brückentypen ist die Häufigkeit der Inspektionen in dem vom Abnahmeprüfer genehmigten Wartungsplan festgelegt.</p>		<p>3. Per particolari tipologie di ponti la frequenza degli accertamenti è definita nel piano di manutenzione approvato dal collaudatore.</p>
<p>4. In Absprache mit dem Auftraggeber kann der Abnahmeprüfer gemeinsam mit dem Planer auch eventuelle zusätzliche Überwachungen vorschreiben, unter Einbezug von innovativen Monitoringsystemen (z. B. Überwachung mit Laserscannern, mobilen Systemen, Drohnen oder digitalen Sensoren usw.).</p>		<p>4. Il collaudatore insieme con il progettista potrà prescrivere in accordo con il committente anche eventuali monitoraggi aggiuntivi, anche innovativi (p.e. monitoraggio con scanner laser, sistemi mobili, droni o altri sensori digitali, etc.).</p>
<p>5. Für den Betrieb bestehender Brücken kann nicht nur auf die geltenden nationalen Vorschriften und die Vorschriften der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol Bezug genommen werden, sondern auch auf die Richtlinien für öffentliche Arbeiten (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) über die Klassifizierung und Einstufung des Risikos, die Überprüfung der Sicherheit sowie die Überwachung und Kontrolle bestehender Brücken und Viadukte.</p>		<p>5. Per la gestione dei ponti esistenti si potrà fare riferimento, oltre che alla normativa nazionale vigente e alle norme provinciali, anche alle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sul censimento e la classificazione del rischio, la verifica della sicurezza e la sorveglianza e monitoraggio dei ponti e dei viadotti esistenti.</p>

EINWIRKUNGEN		AZIONI
Lastannahme / Lastermittlung	VI - Art. 61	Ipotesi di carico / Individuazione dei carichi
1. Für Einwirkungen auf neue Brücken wird auf die geltenden Vorschriften verweisen. Zusätzlich zu den üblichen Einwirkungen müssen der Planer und der Abnahmeprüfer eine Tabelle mit den auf der Brücke zugelassenen Einwirkungen (normale Fahrzeuge, Arbeitsfahrzeuge und Sonderfahrzeuge) erstellen.		1. Per i carichi e le verifiche dei ponti nuovi si fa riferimento alla normativa vigente. Oltre ai carichi di norma il progettista e il collaudatore dovranno fornire una tabella di transitabilità dei carichi (mezzi ordinari, mezzi d'opera e carichi eccezionali) ammessi sul ponte.
2. Bei bestehenden Brücken können im Einvernehmen mit dem Auftraggeber die Lasten in Bezug auf die geltenden Vorschriften und im Einklang mit den Anforderungen des örtlichen Verkehrs, verringert werden. Der Planer und der Abnahmeprüfer müssen eine Tabelle über die Befahrbarkeit der auf der Brücke zugelassenen Fahrzeuge erstellen.		2. Per i ponti esistenti in accordo con il committente i carichi da adottare possono essere ridotti rispetto alla normativa e compatibilmente con le esigenze del traffico locale. Il progettista e il collaudatore dovranno fornire una tabella di transitabilità dei mezzi ammessi sul ponte.
3. Bei reduzierten Lasten im Vergleich zu den geltenden Vorschriften muss dies durch eine Beschilderung vor der Brücke mit der maximal befahrbaren Last deutlich angegeben werden.		3. In caso di carichi ridotti rispetto alla normativa vigente serve apporre un'apposita segnaletica prima dell'ingresso del ponte con i limiti di transitabilità.
Straßenbrücken	VI - Art. 62	Ponti stradali
1. Bei Straßenbrücken müssen sämtliche Normeinwirkungen sowie zeitabhängige Effekte (Kriechen, Relaxation, etc.) berücksichtigt werden.		1. Per ponti stradali, devono essere considerate tutte le azioni previste dalle norme, oltre agli effetti dipendenti dal tempo (scorrimento, rilassamento, ecc.).
2. Bei ermüdungsempfindlichen Brücken sollte der Nachweis nicht mit vereinfachten Methoden durchgeführt werden.		2. Per ponti sensibili alla fatica la verifica non dovrà essere eseguita con metodi semplificati.
3. Im Allgemeinen sollte zusätzlich zu den geltenden nationalen Rechtsvorschriften auch auf die Richtlinien für öffentliche Arbeiten (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) Bezug genommen werden.		3. In generale si dovrà fare riferimento, oltre che alla normativa nazionale, anche alle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.
Fußgänger- und Fahrradwegbrücken	VI - Art. 63	Ponti pedonali e ciclabili
1. Für die Einwirkungen auf Fußgänger- und Radwegbrücken müssen auch Schneeräumfahrzeuge berücksichtigt werden.		1. Per il dimensionamento dei ponti pedonali e ciclabili devono essere presi in considerazione anche i mezzi sgombraneve.

2. Die Befahrbarkeit für eventuelle Fahrzeuge muss klar sichtbar vor der Brücke durch eine Beschilderung angegeben werden.		2. La transitabilità ammessa per eventuali veicoli dovrà essere chiaramente indicata prima dell'ingresso del ponte tramite apposita segnaletica.
3. Bei der Planung und Umsetzung von Fußgänger- und Fahrradwegbrücken sind die relevanten Mindestkriterien gemäß Abschnitt VIII „Geh- und Fahrradwege“ mit Tabelle VIII-01 „Mindestkriterien für Fahrradwege in Südtirol“ zu berücksichtigen.		3. Nella progettazione e nella realizzazione di ponti pedonali e ciclabili devono essere presi in considerazione i criteri minimi rilevanti secondo la sezione VIII "Percorsi pedonali e ciclabili" con la tabella VIII-01 "Criteri minimi per i percorsi ciclabili in Alto Adige".
Brücken für landwirtschaftliche Fahrzeuge	VI - Art. 64	Ponti per veicoli agricoli
1. Für Brücken mit einer Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge mit maximaler Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h kann in Abstimmung mit dem Auftraggeber ein reduziertes Lastmodell angesetzt werden.		1. Per ponti utilizzati da veicoli agricoli con velocità massima di 50 km/h si può utilizzare un modello di carico ridotto in accordo con il committente.
2. Diese Beschränkung muss klar sichtbar vor der Brücke durch eine Beschilderung deutlich angegeben werden.		2. Tale limitazione dovrà essere chiaramente indicata prima dell'ingresso del ponte tramite apposita segnaletica.
Brücken für reduzierte Einwirkung	VI - Art. 65	Ponti per carichi ridotti
1. Bei Brücken von untergeordneter Bedeutung bzw. einer reduzierten Einwirkung kann ein reduziertes Lastmodell in Absprache mit den Auftraggebern und den beteiligten Institutionen angesetzt werden.		1. Per ponti, con funzioni secondarie e/o che subiscono sollecitazioni ridotte, può essere adottato un modello dei carichi ridotti che sarà definito di volta in volta in accordo con la committenza e gli enti coinvolti.
2. Diese Beschränkung muss klar sichtbar vor der Brücke durch eine Beschilderung deutlich angegeben werden.		2. Tale limitazione dovrà essere chiaramente indicata prima dell'ingresso del ponte tramite apposita segnaletica.
BRÜCKENAUSRÜSTUNG		ACCESSORI PER PONTI
Fahrbahnübergänge	VI - Art. 66	Giunti di dilatazione
1. Die Hauptaufgabe von Fahrbahnübergängen ist einerseits die verkehrssichere Überbrückung des Bewegungsspals zwischen Brücke und Widerlager bzw. an der Trennfuge zweier benachbarter Brückentragwerke sowie die Abdichtung des Fugenspaltes (wasserdichter Tragwerksabschluss). In allen Fällen, wo ein Bewegungsspalt vorgesehen ist, muss ein wasserdichter Fahrbahnübergang eingebaut werden.		1. Il compito principale dei giunti di dilatazione è da un lato di permettere il transito sicuro sopra il varco tra il ponte e la spalla, ovvero sopra il varco di separazione tra due elementi portanti di ponte, dall'altro lato è quello di impermeabilizzare il varco (sigillatura stagna della struttura portante). In tutti i casi in cui sia previsto un giunto di dilatazione questo dovrà essere di tipo a tenuta stagna.
2. Das Ziel des Brückenentwurfes muss es sein, die Anzahl der Fahrbahnübergänge möglichst zu reduzieren.		2. L'obiettivo della progettazione del ponte deve essere quello di ridurre il più possibile il numero di giunti di dilatazione.

3. Prinzipiell sollten bei Brücken mit kleinen Spannweiten die Verwendung von Fahrbahnübergängen vermieden und integrale Brücken gebaut werden.		3. In linea di principio nei ponti con campate di luce ridotta l'impiego di giunti di dilatazione dovrebbe essere evitato, preferendo strutture integrali o continue.
4. Die Fahrbahnübergänge erfahren neben den Primärbelastungen, auch Sekundärspannungen durch Geometriesprünge, Reibung und Ermüdungsvorgängen. Daher muss die Bemessung sorgfältig durchgeführt werden.		4. Rispetto ai carichi di norma i giunti di dilatazione sono soggetti a sollecitazioni secondarie di entità spesso superiore dovute a discontinuità planimetriche, attriti ed azioni di fatica. Il loro dimensionamento deve essere pertanto adeguatamente valutato.
5. Folgende Anforderungen an Fahrbahnübergänge bestehen:		5. I requisiti richiesti per i giunti di dilatazione sono i seguenti:
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Überbrückung der Bewegungsfuge</u> 		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Superamento del giunto di dilatazione</u>
<ul style="list-style-type: none"> ○ Sichere Abtragung der vertikalen und horizontalen Kräfte 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Sicuro assorbimento delle forze verticali e orizzontali
<ul style="list-style-type: none"> ○ Kontinuierliche Anpassung an die Verformungen des Brückentragwerkes 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Continuo adattamento alle deformazioni della struttura del ponte
<ul style="list-style-type: none"> ○ Sichere und dauerhafte Verankerung der Systeme an die Fugenränder 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Sicuro e durevole ancoraggio dei sistemi ai bordi dei giunti
<ul style="list-style-type: none"> ○ Geringer Verformungswiderstand der Konstruktion 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Bassa resistenza alla deformazione della struttura
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Lebensdauer und Dauerhaftigkeit:</u> 		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Durata di vita e durabilità:</u>
<ul style="list-style-type: none"> ○ Wasserdichter Tragwerksabschluss 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Sigillatura stagna della struttura del ponte
<ul style="list-style-type: none"> ○ Hohe Ermüdungsfestigkeit 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Elevata resistenza alla fatica
<ul style="list-style-type: none"> ○ Geringe bzw. keine Wartung 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Manutenzione ridotta o nulla
<ul style="list-style-type: none"> ○ Korrosions- und verschleißbeständige Werkstoffe 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Materiali resistenti alla corrosione ed all'usura
<ul style="list-style-type: none"> ○ Gute Funktionstüchtigkeit aller beweglichen Teile 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Buona funzionalità di tutte le parti mobili
<ul style="list-style-type: none"> ○ Maßnahmen zur Ableitung des in Fugennähe anfallenden Wassers unterhalb des Fahrbahnbelages 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Provvedimenti per garantire il drenaggio delle acque di sottopavimentazione che si accumulano in prossimità dei giunti
<ul style="list-style-type: none"> ○ Bei Dehnwegen unter 25 mm ist wegen der Wartungsfreundlichkeit der Einbau von Fahrbahnübergängen unter dem Asphalt aufgrund folgender Vorteile zu bevorzugen: keine Beschädigung durch Schneepflüge und keine Schäden beim Fräsen sowie beim Austausch der Fahrbahnschicht. 		<ul style="list-style-type: none"> ○ In caso di ampiezze di dilatazione inferiori a 25 mm, ai fini di una manutenzione più agevole, va preferita l'installazione di giunti di dilatazione sotto l'asfalto, che presentano i seguenti vantaggi: nessun danneggiamento da parte dei mezzi sgombraneve ed in caso di sostituzione dello strato di usura anche in caso di fresatura.
<ul style="list-style-type: none"> • <u>Komfort beim Befahren und Geräuschemission:</u> 		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Comfort di transito ed emissioni di rumori:</u>
<ul style="list-style-type: none"> ○ Vermeidung von Unebenheiten zwischen Fahrbahnoberfläche und Fahrbahnübergang 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Evitare irregolarità tra superficie della carreggiata e giunti di dilatazione
<ul style="list-style-type: none"> ○ Rutschfestes Befahren vor allem in Kurven 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Transito senza slittamenti soprattutto in curva
<ul style="list-style-type: none"> ○ Geringe Lärmemission beim Befahren 		<ul style="list-style-type: none"> ○ Bassa emissione di rumori nel transito

<p>6. Unterhalb der Fahrbahnübergänge muss ein Freiraum derart konstruktiv gestaltet werden, dass eine Inspektion der Fahrbahnübergänge sowie wichtiger Tragglieder im Auflagerbereich (z.B. Trägerenden, Ankerköpfe oder Koppelungen der Spannglieder) stets durchgeführt werden kann.</p>		<p>6. Deve essere previsto uno spazio libero nella zona degli appoggi in modo tale da poter sempre effettuare un'ispezione dei giunti di dilatazione e degli elementi strutturali importanti (ad es. testate delle travi ed eventuali ancoraggi di precompressione o giunti dei cavi di compressione).</p>
<p style="text-align: center;">Brückenentwässerung</p>	<p style="text-align: center;">VI - Art. 67</p>	<p style="text-align: center;">Smaltimento delle acque</p>
<p>1. Die Funktionalität des Entwässerungssystems ist häufig ausschlaggebend für die Dauerhaftigkeit von Brücken bzw. kann die Ursache von vielen Schäden am Bauwerk sein.</p>		<p>1. La funzionalità del sistema di smaltimento delle acque è spesso determinante ai fini della durabilità di un ponte, dato che può essere causa di molti danni alla struttura.</p>
<p>2. Durch die Brückenentwässerung muss auf alle Fälle die sichere Befahrbarkeit gewährleistet und der Ablauf des Wassers auch bei extremen Witterungsverhältnissen gesichert sein. Das anfallende Wasser auf der Fahrbahn muss zuerst gesammelt und dann rasch und zur Gänze durch Brückenabläufe abgeleitet werden.</p>		<p>2. Il sistema di smaltimento deve in ogni caso garantire la sicurezza del transito sul ponte ed il deflusso regolare delle acque anche in caso di precipitazioni estreme. L'acqua che si viene a trovare sulla carreggiata stradale deve essere innanzitutto raccolta e quindi fatta defluire rapidamente e completamente attraverso le caditoie del ponte.</p>
<p>3. Im Normalfall wird das Wasser über Entwässerungssysteme in ein vorhandenes Kanalisationssystem oder in ein Sammelbecken zur Reinigung geleitet bzw. kann nur unter bestimmten Rahmenbedingungen auf das freie Gelände oder in einen Vorfluter abfließen.</p>		<p>3. In condizioni normali l'acqua va convogliata, tramite i vari sistemi di scarico, in una canalizzazione esistente, oppure in vasche di raccolta per essere depurata, oppure, in determinate condizioni, può essere scaricata direttamente sul terreno o in un corso d'acqua.</p>
<p>4. Auf alle Fälle müssen bei der Ableitung der Gewässer die Auflagen des Amtes für Gewässerschutz berücksichtigt werden.</p>		<p>4. Per lo scarico definitivo delle acque vanno sempre rispettate le prescrizioni dell'Ufficio provinciale per la tutela delle acque.</p>
<p>5. Hinter den Widerlagern bzw. Flügelwänden soll zur Aufnahme des sich ansammelnden Oberflächenwassers eine Drainageschüttung (Kies oder geeignetes körniges Material) als Sickerschichten angeordnet werden, damit sich kein hydrostatischer Wasserdruck aus Schichtwasser aufbaut. Diese Hinterfüllung muss von der Fundamentoberkante bis zur Oberfläche reichen und am tiefsten Punkt durch eine Sickerwasserleitung entwässert werden.</p>		<p>5. Dietro le spalle o i muri d'ala del ponte, per raccogliere le acque superficiali devono essere previsti degli strati drenanti in materiale di riporto (in ghiaia o materiale di granulometria idonea) in modo da evitare pressioni idrostatiche da parte dell'acqua accumulata. Questo strato di riporto deve estendersi dal bordo superiore della fondazione fino alla superficie e deve essere provvisto, nel suo punto più basso, di una tubazione di drenaggio dell'acqua.</p>
<p>6. Jedenfalls muss das anfallende Wasser aus den Fahrbahnübergängen abgeleitet werden. Bei Auflagerbänken sollte das anfallende Wasser an der tiefsten Stelle gesammelt (Sohle) und wenn möglich seitlich durch die Flügelwand oder direkt durch die Kammermauer abgeleitet werden.</p>		<p>6. In ogni caso l'acqua deve essere fatta defluire dai giunti di dilatazione. In caso di pulvini l'acqua deve essere raccolta nel punto più basso e possibilmente essere scaricata attraverso il muro d'ala o direttamente attraverso i muri andatori.</p>

Leitsysteme	VI - Art. 68	Sicurvia
1. Für die Verbindung Leitsystem-Randbalken bzw. Tragstruktur (Verankerung) muss ein eigenes Konstruktionsdetail mit der entsprechenden Bemessung erarbeitet werden.		1. Per il collegamento sicurvia – cordolo e/o struttura portante (ancoraggio) deve essere elaborato un apposito dettaglio costruttivo con il rispettivo dimensionamento.
2. Das Leitsystem muss in Bezug auf die vorgesehene Geschwindigkeit, den Verkehrstyp und auf die mögliche Verformbarkeit nach Tabelle X-04 gewählt werden. Werden gleichzeitig zum Leitsystem auch Lärmschutzwände angebracht werden, soll eine sogenannte „Lärmschutzwand mit integriertem Leitsystem“ angeordnet werden oder ein ausreichender Abstand zwischen dem Leitsystem und der Lärmschutzwand gewährleistet sein.		2. Il sicurvia deve essere scelto in base alla velocità prevista, al tipo di veicoli in transito, ed alla possibile capacità di deformazione secondo la tabella XI-01. Qualora debbano essere costruite delle barriere antirumore assieme al sicurvia, deve essere realizzata una cosiddetta barriera antirumore con sicurvia integrato oppure vanno garantite congrue distanze tra sicurvia e pannello antirumore.
Brückenlager	VI - Art. 69	Appoggi
1. Brückenlager sind bewegliche Tragelemente, welche eine zwängungsfreie Lagerung des Bauwerkes gewährleisten. Der fachgerechte Einbau ist entscheidend für die Funktionstüchtigkeit des Lagers.		1. Gli appoggi del ponte sono elementi portanti mobili che assicurano che la struttura sia vincolata come da schema di progetto. Una corretta installazione è cruciale per la funzionalità dell'appoggio.
2. Im Rahmen der Planung muss ein eigener Plan für die Lager mit deren Auslegung und deren Lagerbewegungen erstellt werden. Dabei müssen je nach Bemessungskriterium im Grenzzustand der Tragsicherheit und der Gebrauchstauglichkeit die Bewegungsgrößen mit einem Wert von 1,2 vergrößert werden.		2. Come parte della progettazione, è necessario sviluppare un piano separato per gli appoggi con il loro design e loro movimenti. Sia allo stato limite ultimo sia allo stato limite di esercizio, i valori dello scorrimento devono essere incrementati di un fattore pari a 1,2.
3. Die Auflagerbereiche der Lager müssen derart geplant und konstruiert werden, dass die Lager jederzeit inspiziert und ausgetauscht werden können.		3. Le zone degli appoggi devono essere progettate e costruite in modo tale che gli appoggi possano essere ispezionati e sostituiti in qualsiasi momento.

ABSCHNITT VII TUNNELS		CAPO VII GALLERIE
Allgemeines	VII - Art. 70	Considerazioni generali
<p>1. Damit in Straßentunnels ein hohes Sicherheitsniveau erreicht werden kann, muss die Selbstrettung als oberstes Ziel angestrebt werden, wobei stets ein Restrisiko bleibt. Folgende Ziele können definiert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primärziel: Vorbeugung (Vermeidung kritischer Ereignisse, wie Unfälle, die eine Gefahr für Menschenleben, Umwelt und Tunnelbetriebsanlagen bedeuten); • Sekundärziel: Abschwächung möglicher Folgen (etwa von Unfällen und Bränden) durch Schaffung entsprechender Voraussetzungen. 		<p>1. Al fine di conseguire un elevato livello di sicurezza nelle gallerie stradali il principale obiettivo deve essere quello dell'autosoccorso, tenendo presente che comunque rimane sempre un certo rischio residuo. Si possono definire i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • obiettivo primario: prevenzione (evitare eventi critici, quali incidenti, che possano comportare un pericolo per la vita umana, per l'ambiente e per gli impianti della galleria); • obiettivo secondario: attenuazione delle possibili conseguenze (quali incidenti o incendi) mediante creazione di condizioni adeguate.
<p>2. Tunnels mit einer Länge von mehr als 500 m sind kontrollpflichtige Infrastrukturen (Tätigkeit Nr. 80 lt. Anhang I zum DPR 151/2011) und erfordern somit ein Brandschutzprojekt und eine brandschutzmäßige Abnahme. Für diese Tunnels muss in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und den anderen Hilfsdiensten ein Einsatzplan ausgearbeitet werden, wobei vom Projektanten die entsprechenden planerischen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden müssen.</p>		<p>2. Le gallerie di lunghezza superiore a 500 m sono infrastrutture soggette a controllo obbligatorio (attività n. 80 secondo l'allegato I del DPR 151/2011) e richiedono quindi un progetto antincendio e relativo collaudo. Per queste gallerie deve essere predisposto, in collaborazione con i vigili del fuoco e gli altri servizi ausiliari un piano di intervento, per il quale il progettista dovrà mettere a disposizione la corrispondente documentazione progettuale.</p>
<p>3. Die Tunnels werden für den Straßenverkehr oder in Kombination für andere Verwendungszwecke geplant, sofern diese ausreichend voneinander getrennt sind (Wege, Leitungen usw.).</p>		<p>3. Le gallerie sono progettate per il traffico stradale oppure in combinazione ad altri usi, a condizione che quest'ultimi siano sufficientemente separati (percorsi, linee, ecc.).</p>
<p>4. Befindet sich ein Tunnel entlang einer Strecke mit hohem Radverkehrsaufkommen sollte in Abstimmung mit dem Auftraggeber die Sicherheit der Radfahrer durch entsprechende Maßnahmen (wie z.B. Beschilderung an der Tunneleinfahrt, Geschwindigkeitsbegrenzung, Beleuchtung, etc.), erhöht werden.</p>		<p>4. Se si trova una galleria lungo un percorso con un elevato volume di traffico ciclistico, in accordo con il committente la sicurezza dei ciclisti dovrebbe essere aumentata con misure appropriate (come p.e. segnaletica all'ingresso della galleria, limite di velocità, illuminazione, ecc.).</p>
<p>5. Eine zusätzliche Nutzung der Tunnels ist auch zulässig (z. B. als Überlauf zum Schutz vor Überschwemmungen), sofern angemessene Maßnahmen zur Verkehrsunterbrechung und besondere</p>		<p>5. È ammesso inoltre un uso aggiuntivo delle gallerie (p.es. come sistema di scarico a protezione dal pericolo di piene) a condizione che vengano prese adeguate misure di interruzione del traffico e specifiche</p>

Vorsichtsmaßnahmen für die technologischen Ausbauten sowie das Entwässerungssystem getroffen werden.		precauzioni per gli impianti tecnologici e il sistema di smaltimento delle acque.
6. Der Wartungsplan für den Tunnel einschließlich der technischen Tunnelausstattung muss vom Planer erstellt und vom Bauleiter in Zusammenarbeit mit dem Betreiber aktualisiert werden.		6. Il piano di manutenzione per la galleria e tutte le sue attrezzature, deve essere predisposto dal progettista, aggiornato dal direttore dei lavori in collaborazione con il gestore.
7. Tunnels entlang europäischer Verkehrskorridore müssen entsprechend den europäischen Richtlinien für Tunnelsicherheit geplant werden.		7. Le gallerie lungo i corridoi di trasporto europei devono essere progettate in conformità con le linee guida europee per la sicurezza delle gallerie.
BIM	VII - Art. 71	BIM
1. In Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgt wie in Art. 9 ausgeführt, die Projektabwicklung durchgängig mit BIM.		1. In accordo con il committente, il progetto viene realizzato come descritto nell'art. 9 in modo coerente con il supporto del BIM.
2. Die BIM-Planung muss mit der parametrischen Modellierung der Trassierung verknüpft werden.		2. La progettazione BIM deve essere collegata alla modellazione parametrica del percorso stradale.
Konstruktion und Bemessung	VII - Art. 72	Costruzione e Dimensionamento
1. Bei der Planung neuer sowie bei der Sanierung bestehender Tunnels muss die zukünftige Verkehrsentwicklung für einen Zeitraum von mindestens 15 Jahren berücksichtigt werden.		1. Nella progettazione di nuove gallerie e nel risanamento di quelle esistenti, occorre tenere conto dello sviluppo futuro del traffico per un periodo di almeno 15 anni.
2. Für Tunnelbauwerke muss eine Lebensdauer von mindestens 100 Jahren angestrebt werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber kann eine unterschiedliche Lebensdauer festgelegt werden.		2. Per le gallerie deve essere prevista una vita utile di almeno 100 anni. In accordo con il committente è possibile definire una vita utile diversa.
3. Die Planung von Tunnels und unterirdischen Bauwerken ist in der Regel mit größeren Unsicherheiten behaftet als sonst im Ingenieurbau. Das Wissen über die Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, die Baugrundeigenschaften und das Baugrundverhalten ist beschränkt. Eine weitere Unsicherheit entsteht je nachdem, ob der Baugrund als Bestandteil des Tragwerksmodells herangezogen wird oder nicht. Auch beeinflusst die Tunnelbaumethode das Tragverhalten und die damit zusammenhängende konstruktive Ausbildung und Bemessung der Tunnelschale.		3. La progettazione di gallerie e opere sotterranee è generalmente associata a maggiori incertezze rispetto a quanto altrimenti accade nell'ingegneria civile. Le conoscenze di geologia, geotecnica e idrogeologia, delle proprietà del suolo e del comportamento del suolo sono limitate. Un'ulteriore incertezza deriva dal fatto di utilizzare o meno il suolo come parte del modello strutturale. Anche il metodo di scavo influenza il comportamento della struttura portante e il dimensionamento del rivestimento.

<p>4. Vor Beginn der Planungstätigkeit für das Vorprojekt müssen geologische und hydrogeologische Erkundungen und Untersuchungen durchgeführt werden, welche für das definitive Projekt entsprechend zu vertiefen sind.</p>		<p>4. Prima dell'inizio delle attività di progettazione per il progetto preliminare, devono essere effettuate esplorazioni ed indagini geologiche e idrogeologiche, che sono da approfondire di conseguenza per il progetto definitivo.</p>
<p>5. Bei der Wahl der Tunnelbaumethode ist es notwendig in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Bewertung unter Einbezug des</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wissens über den Baugrund, - der möglichen Vorerkundung und Erkundung während des Tunnelausbruches, - der Baugestaltung, - der Verwendung des Ausbruchmaterials, - der Tunnellänge, Neigung und Geometrie, - der Risiken, - der Kosten und der - Bauzeiten <p>durchzuführen.</p>		<p>5. Quando si sceglie il metodo di scavo, è necessario effettuare una valutazione in accordo con il committente, tenendo conto</p> <ul style="list-style-type: none"> - della conoscenza del suolo, - dell'eventuale indagine preliminare ed esplorazioni durante lo scavo della galleria, - dell'utilizzo dello smarino, - della logistica di costruzione, - della lunghezza, pendenza e geometria, - dei rischi, - dei costi e - dei tempi di costruzione.
<p>6. Die Tunnels können einschalig oder zweischalig ausgeführt werden.</p>		<p>6. Le gallerie possono essere realizzate con singolo o doppio rivestimento.</p>
<p>7. Als Abdichtungssysteme können sowohl wasserdichte Betonschalen (druckwasserhaltende Tunnelschalen wie weiße Wannen) als auch drainagierende Systeme mit Kunststoffabdichtungsbahnen sowie andere geeignete Systeme verwendet werden.</p> <p>Bei drainagierenden Systemen muss ein besonderes Augenmerk auf die Bergwasserentwässerung und die möglichen Versinterungsprozesse gelegt werden.</p>		<p>7. Per i sistemi di impermeabilizzazione possono essere utilizzati sia gusci di calcestruzzo impermeabile (rivestimento di galleria che resistono all'acqua in pressione come vasche bianche) che sistemi di drenaggio con guaine o altri sistemi adatti.</p> <p>Nel caso dei sistemi di drenaggio, bisogna prestare particolare attenzione al drenaggio dell'acqua di montagna ed ai possibili processi di sinterizzazione.</p>
<p>8. Im Falle einer zweischaligen Ausführung wird die Tragsicherheit im Allgemeinen durch eine einzige Schale gewährleistet. Alternativ können beide Schalen in Betracht gezogen werden, wenn eine ausreichende Qualität und Dauerhaftigkeit sowie ein funktionstüchtiger Verbund zwischen den beiden Schalen garantiert werden kann.</p>		<p>8. Nel caso di un doppio rivestimento, la sicurezza strutturale viene generalmente garantita da un singolo strato; in alternativa possono essere considerati entrambi gli strati, qualora sia garantita la qualità e durabilità con un'efficace collaborazione degli stessi.</p>
<p>9. In Abstimmung mit dem Auftraggeber kann sowohl die Verformungsmethode (z.B. Neue Österreichische Tunnelbaumethode, Beobachtungsmethode, Nachgiebiger Ausbau) als auch die Tragsicherheitsmethode bei der geotechnischen Klassifizierung, bei der Berechnung des Gebirgsverhaltens und der Bemessung, angewandt werden.</p>		<p>9. In accordo con il committente possono essere applicati nella classificazione e nel comportamento geotecnico del suolo e nel dimensionamento statico sia un approccio con il metodo di deformazione (es. nuovo metodo austriaco di costruzione di gallerie, metodo osservazionale, rivestimento deformabile) sia un approccio allo stato limite ultimo.</p>

Dauerhaftigkeit	VII - Art. 73	Durabilità
1. Ein Bauwerk wird als dauerhaft definiert, wenn seine Funktionalität und seine Tragsicherheit während der vorgesehenen Nutzungsdauer ohne unerwartete Instandhaltungsarbeiten gewährleistet werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber müssen im BIM-Modell die Kennwerte der real verbauten Baustoffe und der dazugehörigen Instandhaltungszyklen erfasst werden.		1. Un manufatto si definisce durabile se la sua idoneità funzionale e la sua resistenza statica durante la vita utile prevista sono assicurate senza alcun intervento di manutenzione imprevisto. In accordo con il committente il modello BIM deve contenere i valori caratteristici dei materiali da costruzione effettivamente utilizzati e i relativi cicli di manutenzione.
2. Für Tunnel sollte in der Regel für die ersten 50 m nach dem Portal ein widerstandsfähiger Beton (min. XF2) verwendet werden. Für alle anderen Bauteile muss eine Mindestbetondeckung, unbeschadet der geltenden Bestimmungen, von 4 cm eingehalten werden.		2. Per le gallerie dovrebbe essere generalmente utilizzato un calcestruzzo resistente (min. XF2) per i primi 50 m dopo il portale. Per tutti gli altri componenti è necessario rispettare una copertura di calcestruzzo minima di 4 cm, fermo restando quanto previsto dalla normativa in vigore.
3. Bei offenen oder halboffenen Galerien gelten die Bestimmungen des vorherigen Absatzes für das gesamte Bauwerk.		3. In caso di gallerie aperte o semi-aperte, quanto previsto al paragrafo precedente deve essere previsto per l'intera opera.
4. Der Technische Bericht des Projektes muss ein eigenes Kapitel bezüglich der Dauerhaftigkeit und den Maßnahmen zur Sicherung der Lebensdauer der Bauteile und des gesamten Bauwerkes enthalten, mit Bezug auf:		4. La relazione tecnica di progetto dovrà contenere espressamente un capitolo relativo alla durabilità e gli accorgimenti adottati per garantire la vita di servizio dei singoli componenti e dell'intera opera, con riferimento a
<ul style="list-style-type: none"> • Wahl der Baumaterialien, 		- scelta dei materiali
<ul style="list-style-type: none"> • Expositionsclassen der einzelnen Bauelemente, 		- classi di esposizione dei singoli elementi che compongono il manufatto
<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen und Details zur Sicherung der Lebensdauer der Bauteile und des gesamten Bauwerkes, 		- misure e dettagli per garantire la vita dei componenti e dell'intera struttura,
<ul style="list-style-type: none"> • Lösungen zur Optimierung des Energieverbrauches 		-soluzioni per l'ottimizzazione del consumo energetico
<ul style="list-style-type: none"> • Inspektionszyklen und Überwachungsprogramm 		-cicli di ispezione e un programma di sorveglianza
Geometrische Verhältnisse in Tunnels	VII - Art. 74	Condizioni geometriche nelle gallerie
		.
1. In Bild VII-01 wird ein möglicher schematischer Tunnelquerschnitt dargestellt, mit der Mindesthöhe des Lichtraumprofils und der Mindestbreite des Gehsteiges. Auf alle Fälle müssen die Querschnittsformen und – breiten der Straße im Freien auch in den Tunnelquerschnitten beibehalten werden.		1. In Fig. VII-01 è riportato lo schema di una possibile sezione di galleria, con sagoma di ingombro e larghezza marciapiede. In ogni caso le forme e le larghezze della sezione della strada all'esterno devono essere mantenute anche nelle sezioni della galleria.

2. Bei zweiröhrigen Tunnels werden die gegenseitigen Abstände der Tunnelröhren nach geotechnischen und funktionalen Kriterien bestimmt.		2. In caso di gallerie a doppia canna le distanze reciproche vanno stabilite in base a criteri geotecnici e funzionali.
3. Die Tunnellängsneigung kann analog der Längsneigungen für die freie Strecke in Abhängigkeit von der Projektierungsgeschwindigkeit und des Straßentyps gewählt werden.		3. La pendenza longitudinale della galleria può essere selezionata in modo analogo alle pendenze longitudinali del percorso libero a seconda della velocità di progetto e del tipo di strada.
4. Längsneigungen von mehr als 6 % sind nur dann zulässig, wenn dies auf Grund geographischer Zwänge unvermeidlich ist. Dabei wird empfohlen die Belüftungsplanung im Brandfall spezifisch zu untersuchen und soweit notwendig weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Tunnel zu treffen. Die minimale Längsneigung beträgt 0,5 %.		4. Pendenze longitudinali superiori al 6% sono consentite solo se ciò è inevitabile a causa di vincoli geografici. Si raccomanda di definire in modo specifico la ventilazione in caso di incendio e, se necessario, di adottare ulteriori misure per migliorare la sicurezza in galleria. La pendenza longitudinale minima è dello 0,5%.
5. Die Querneigung muss mindestens 2,5 % betragen.		5. La pendenza trasversale deve essere almeno del 2,5%.
6. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit im Tunnel ist es notwendig Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeit zu setzen.		6. Per garantire la sicurezza stradale in galleria è opportuno adottare misure per rispettare i limiti di velocità.

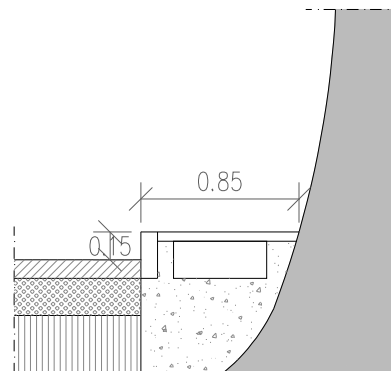
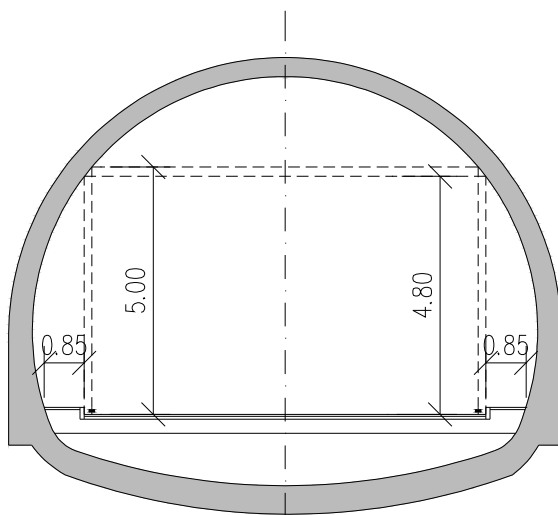


Bild VII-01 Tunnelquerschnitt		Fig. VII-01 Sezione in galleria
Tunnelportale	VII - Art. 75	Portali
1. Die Tunnelportale sollen eine besondere architektonische Gestaltung erfahren und die Portalbereiche mit angemessenen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet werden. Dabei ist auf eine gute Einbindung in die Landschaft zu achten. Der Zugang auf das		1. Gli imbocchi della galleria devono essere realizzati secondo particolari criteri architettonici e le zone attorno ai portali devono essere dotate di adeguati sistemi di protezione contro il rumore. Il tutto deve essere realizzato prestando attenzione ad un buon inserimento nel paesaggio. Va inoltre

Portal ist zu verhindern, z.B. durch einen geeigneten Zaun (Höhe mindestens 1,0 m).		impedito l'accesso sul portale mediante un'adeguata recinzione (altezza minima 1,0 m).
Risikoanalyse für die Tunnelsicherheit	VII - Art. 76	Analisi dei rischi per la sicurezza in galleria
<p>1. Bei einer nicht vollständigen Einhaltung dieser Richtlinie oder bei besonderer Komplexität von Tunneln und ihres Notfallmanagementsystems ist in Abstimmung mit dem Auftraggeber eine Risikoanalyse durchzuführen, bei der mindestens die folgenden Kriterien zu berücksichtigen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> -geometrische, konstruktive und gestalterische Elemente des Tunnels -Verkehrsaufkommen, Verkehrsart (Verhältnis PKW zu Schwerverkehr, Radverkehr) -Geplante Sicherheitsmaßnahmen (organisatorische und technische Maßnahmen) 		<p>1. In caso di non rispetto completo delle presenti norme o di particolare complessità delle gallerie e il loro sistema di gestione dell'emergenza, in accordo con il committente deve essere effettuata un'analisi dei rischi, tenendo conto almeno dei seguenti criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> -elementi geometrici, strutturali e di progettazione del tunnel: -volume di traffico, tipo di traffico (rapporto tra veicoli leggeri e mezzi pesanti, traffico ciclabile) -misure di sicurezza pianificate (misure organizzative e tecniche)
<p>2. Die Darstellung des Risikos muss in einem F-N-Diagramm erfolgen (F = Eintrittswahrscheinlichkeit; N = Todesfälle), das die kumulative Häufigkeit der Folgen kritischer Ereignisse mit der möglichen Zahl der Opfer in Beziehung setzt. Das Diagramm muss in einen Akzeptanz- und Nichtakzeptanzbereich sowie einen ALARP-Bereich (as low as reasonably practicable = so niedrig wie vernünftigerweise praktikabel) unterteilt werden. Die optimale Planungslösung ergibt sich aus einer Kombination von präventiven, mitigativen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen, um ein akzeptiertes Risikoniveau zu gewährleisten.</p>		<p>2. La rappresentazione del rischio deve essere fatta in un diagramma F-N (F=probabilità di accadimento; N = fatalità), che pone in relazione la frequenza cumulata delle conseguenze degli eventi critici con il possibile numero di vittime. Il diagramma deve essere suddiviso in una zona di accettabilità e non accettabilità e in una zona ALARP (as low as reasonably practicable = il più basso ragionevolmente possibile). La soluzione progettuale ottimale risulta da una combinazione di misure di sicurezza preventive, mitigative e organizzative per assicurare un livello di rischio accettabile.</p>
<p>3. Aufgrund von Risikoanalysen mit entsprechenden Maßnahmen kann der Auftraggeber auch von den Bestimmungen über die Tunnelklassen (Art. 77) und den vorgesehenen Maßnahmen (siehe Tabelle VII-02) abweichen.</p>		<p>3. Sulla base dell'analisi dei rischi con misure adeguate, il committente può anche derogare alle disposizioni sulle classi di galleria (art. 77) e sulle misure previste (vedi tab. VII-2).</p>

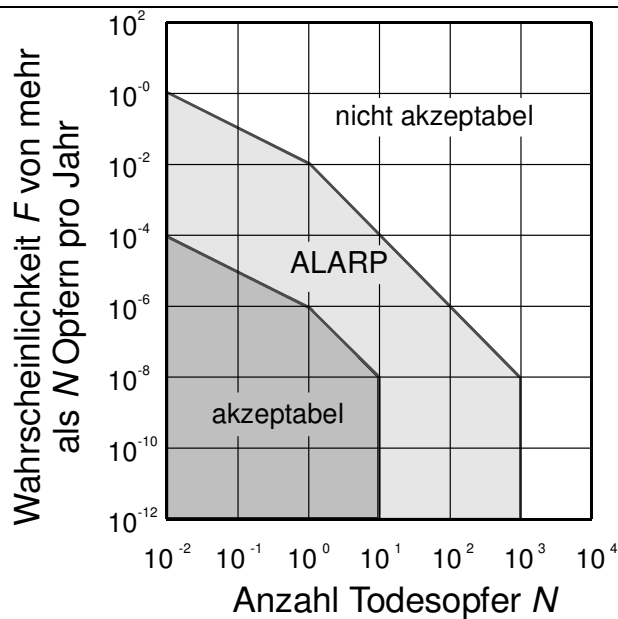


Bild VII-02 F-N-Diagramm (F = Eintrittswahrscheinlichkeit; N = Todesfälle)		Fig. VII-02 Diagramma F-N (F=probabilità di accadimento; N = fatalità)
Tunnelklassen	VII - Art. 77	Classi di gallerie
1. Alle Tunnels mit einer Länge größer als 125 m werden gemäß Tabelle VII-01 einer Tunnelklasse zugeordnet und müssen die baulichen und anlagentechnischen Ausrüstungen laut Tabelle VII-02 der entsprechenden Tunnelklasse aufweisen.		1. Tutte le gallerie con lunghezza maggiore di 125 m vengono classificate secondo la Tabella VII-01 e devono essere dotate degli impianti costruttivi e tecnici minimi previsti dalla Tabella VII-02 per le relative classi di gallerie.
2. Für alle Tunnels, welche die Grenze der Klasse A überschreiten, kommt die europäische oder eine andere gleichwertige Richtlinie zur Anwendung.		2. Per tutte le gallerie che superano il limite della classe A si applica la direttiva europea o altra direttiva equivalente.
3. Bei einer Verkehrsprognose von mehr als 10.000 Fahrzeugen je Tag und Fahrtrichtung muss eine Sicherheitsanalyse (unter Berücksichtigung von alternativen Wegführungen im Ereignisfall, Sicherheitssysteme, etc.) durchgeführt werden. Auf der Grundlage der Sicherheitsanalyse wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber entschieden, ob getrennte Tunnelröhren mit richtungsbezogenem Verkehr (eine Tunnelröhre je Fahrtrichtung) geplant werden sollen.		3. Quando le previsioni di traffico superano i 10.000 veicoli al giorno per direzione di marcia, deve essere effettuata un'analisi di sicurezza (tenendo conto di percorsi alternativi in caso di emergenza, sistemi di sicurezza, etc.). Sulla base dell'analisi della sicurezza, si decide, in accordo con il committente, se progettare canne separate con traffico direzionale (una canna per direzione di marcia).

Verkehrsaufkommen KFZ / (Tag u Fahrtrichtung) Volume di traffico autoveicoli / (giorno e direzione di marcia)	Tunnellänge [km] Lunghezza galleria [km]
Klasse A / Classe A	
> 4500 bis/ fino a 10.000	1,0 < L < 3,0
> 500 bis/ fino a 4500	3,0 < L < 10
Klasse B / Classe B	
> 4500 bis/ fino a 10.000 ¹⁾	0,5 < L < 1,0
> 500 bis/ fino a 4500	1,0 < L < 3,0
Klasse C / Classe C	
> 500 bis/ fino a 4500	0,5 < L < 1,0
< 500	1,0 < L < 10,0
Klasse D / Classe D	
< 500	0,5 < L < 1,0
Beliebige/ qualsiasi	0,125 < L < 0,5
Tabelle VII-01 Klassifizierung der Tunnels	
Tabella VII-01 Classificazione delle gallerie	

Ausrüstungs-kategorie/ Categoria di attrezzatura	Ausrüstungstyp/ Attrezzatura	Klasse/ Classe A	Klasse/ Classe B	Klasse/ Classe C	Klasse/ Classe D	Anmerkungen/ Osservazioni
Beleuchtung/ Illuminazione	Heller Wandstreifen > 3 m/ Fascia chiara sulla parete > 3 m	N	N	N	N	
	Ständige Beleuchtung/ Illuminazione fissa	N	N	N	N	
	Notbeleuchtung/ Illuminazione d'emergenza	N	N	N		
Belüftung/ Ventilazione	Automatisches Lüftungssystem/ Sistema di ventilazione automatico	N	N			Ausnahme mit Nachweis/ eccezione con verifica
Brandschutz/ Antincendio	Feuerfestigkeit: Struktur, Ausrüstung/ Resistenza al fuoco: struttura, attrezzature	N	N	N	E/C	
	Feuerlöscher/ Estintori	N	N	N	E/C	mindestens alle 150 m/ minimo ogni 150 m
	Löschwasserversorgung und -entnahmestellen/ Alimentazione/attacchi acqua	N	N	E bei Portalen / C ai portali		mindestens alle 150 m/ minimo ogni 150 m
Notruf/ Chiamate d'emergenza	Notrufstationen/ Stazioni di chiamata d'emergenza	N	N	E/C		mindestens alle 150 m/ minimo ogni 150 m
	Funkanlagen/ Impianti radio	N	N	N	E/C	
Videouberwachung / videosorveglianza	Videouberwachung im Tunnel, im Portalbereich, in Kabinen, inner- und außerhalb der Fluchtwege / Videosorveglianza in galleria, nell'area del portale, nelle cabine, all'interno e all'esterno delle vie di fuga	N	N	E/C		
Tunnelbetriebs-warte Centrale gallerie	Verbindung der Anlagen mit der Tunnelbetriebswarte Collegamento con la centrale di supervisione gallerie	N	N	N	N	
Bauliche Maßnahmen/ Misure costruttive	Entwässerung/ Smaltimento acque	N	N	N	N	
	Notausgang/ Uscita di emergenza	N	N			mindestens alle 500 m/ minimo ogni 500 m
	Fluchtwege/ Vie di fuga	N	E/C	E/C		
	Haltebuchten/ Piazzole di sosta	N				mindestens alle 1000 m/ minimo ogni 1000 m
	Rettungsplätze/ Aree di soccorso	N	N	E/C		
Verkehrslenkung/ Regolamentazione e traffico	Sammelplätze/ Aree di raccolta	N				
	Beleuchtete Beschilderung/ Segnali illuminati	N	N	N		
	Höhenkontrolle/Controllo altezza	N	N			
	Ampel , Schranke/ Semafori, sbarre	N	N			
	Automatisches Alarmsystem/ Sistema di allarme automatico	N				
	Überwachungszentrale/ Centrale di controllo	N				
	Veränderliche Anzeigetafeln vor Portalen und Straßenabzweigungen / Tabelloni con messaggi variabili prima dei portali e degli incroci stradali	N	N			

(N: notwendig/ necessario
E/C: empfohlen/ consigliato)

Tabelle VII-02 Bauliche und anlagentechnische Ausrüstungen

Tabella VII-02 Attrezzature costruttive ed impiantistiche

4. Der Auftraggeber kann von den Anforderungen dieser Richtlinie abweichen, um den Einbau und die Verwendung innovativer Sicherheitseinrichtungen oder die Verwendung innovativer Sicherheitsmethoden zu ermöglichen, die einen gleichwertigen oder höheren Schutz bieten.		4. Il committente può derogare ai requisiti della presente direttiva per consentire l'installazione e l'uso di dispositivi di sicurezza innovativi o l'impiego di metodi di sicurezza innovativi che offrono una sicurezza equivalente o superiore.
Stromversorgung	VII - Art. 78	Alimentazione elettrica
1. Alle elektrisch betriebenen Anlagen, welche im Falle von Ereignissen und Notfällen erforderlich sind, inklusive Notbeleuchtung und Notrufeinrichtungen müssen mit einem Notstromaggregat oder entsprechenden aufladbaren Batterien im Falle eines Stromausfalles, mindestens ½ Stunde lang betrieben werden können, für alle Tunnels mit Längen > 1 km mindestens eine Stunde.		1. Tutti gli impianti funzionanti con energia elettrica, che sono necessarie in caso di eventi ed emergenze, compresa l'illuminazione di emergenza e le postazioni SOS di emergenza, devono poter essere alimentati, in caso di interruzione della corrente, con un gruppo elettrogeno ausiliario o con adeguate batterie ricaricabili, per almeno ½ ora o un'ora in caso di gallerie di lunghezza > 1 km.
2. Für die Berechnung der erforderlichen Leistung der Lüftung im Brandfall bei einem Black-Out, kann auch eine Reduzierung der möglichen Brandlast in Betracht gezogen werden, z.B. mit einem Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr.		2. In caso di black-out nel calcolo della potenza necessaria all'impianto di ventilazione si può anche considerare una riduzione del possibile carico di incendio, ad esempio tramite un divieto di transito per mezzi pesanti.

Optische Signalanlagen / Reflektoren für nicht-geradlinige Tunnel	VII - Art. 79	Sistema di segnalazione ottico / Catadiottri per gallerie non rettilinee
1. Für alle Tunnels in Kurven mit einem Radius kleiner als 500 m müssen optische LED-Signalanlagen oder selbstreflektierende Reflektoren (Katzenaugen) installiert werden.		1. Per tutte le gallerie in curva con raggio minore di 500m devono essere installati sistemi di segnalazione ottici a led o catadiottri autoriflettenti.
Helle Oberflächen	VII - Art. 80	Superfici chiare
1. Durch eine helle Fahrbahnoberfläche und helle sowie glatte (ohne Lunker) Tunnelinnenflächen kann aufgrund der besseren Reflexionseigenschaften die Beleuchtungsanlage entsprechend geringer ausgelegt werden.		1. Con una superficie della carreggiata chiara e con superfici interne alla galleria chiare e lisce (senza cavità) si possono migliorare le caratteristiche di riflessione, permettendo così un dimensionamento più contenuto dell'impianto di illuminazione.
Beleuchtung	VII - Art. 81	Illuminazione
1. Die Bemessung der Beleuchtungsanlagen muss nach geltenden spezifischen technischen Richtlinien erfolgen. Prinzipiell sind für die Beleuchtung die einzelnen Streckenabschnitte mit maximalen Längen von 250 m zu definieren.		1. Il dimensionamento degli impianti di illuminazione deve essere svolto in base alle specifiche direttive tecniche in vigore. In linea di principio per l'illuminazione vanno stabiliti singoli tratti di lunghezza massima di 250 m

Notbeleuchtung	VII - Art. 82	Illuminazione di emergenza
1. Als Notbeleuchtung können die Leuchten der Durchfahrtsbeleuchtung bei Nacht verwendet werden. Diese Leuchten müssen an eine automatische Umschaltvorrichtung angeschlossen sein und bei Netzausfall automatisch eingeschaltet werden (Notstrombatterien).		1. Come illuminazione di emergenza possono essere utilizzate le lampade dell'illuminazione notturna della galleria. Queste luci devono essere collegate ad un sistema di accensione automatica che deve scattare in caso di interruzione della corrente (batterie per l'alimentazione di emergenza).
2. Für den Notfall muss eine Mindestbeleuchtung im Tunnel und in den Notausgängen vorhanden sein, welche gemäß den aktuellen Normen eine Lichtdichte von mindestens 1 cd/m ² aufweisen muss.		2. In caso di emergenza deve essere garantita in galleria e nelle uscite di sicurezza una luminanza di almeno 1 cd/m ² secondo le norme vigenti.
Automatisches Lüftungssystem	VII - Art. 83	Sistema di ventilazione automatico
1. Im Allgemeinen muss das Tunnellüftungssystem folgende Aufgaben erfüllen		1. Generalmente il sistema di ventilazione della galleria deve svolgere i seguenti compiti
<ul style="list-style-type: none"> • im Regelfall die Verkehrsteilnehmer (und das Personal des Straßendienstes) mit Frischluft versorgen, • im Falle eines Tunnelbrandes die Selbstrettung der Tunnelbenützer nicht beeinträchtigen sowie während der Rettungsphase den Tunnel möglichst rauchfrei halten. 		<ul style="list-style-type: none"> • in condizioni normali, fornire gli utenti della strada (ed al personale del servizio stradale) con aria fresca, • in caso di incendio in galleria, non compromettere l'autosoccorso degli utenti in galleria nonché mantenere la galleria possibilmente libera dal fumo durante la fase di soccorso.
2. In Gegenverkehrstunnels soll durch eine in Längsrichtung wirkende mechanische Lüftung die Verrauchung in der Selbstrettungsphase und beim Rettungseinsatz limitiert bzw. beherrscht werden. Bei allen Tunnels mit mechanischer Lüftung müssen automatische Brandmeldeanlagen angeordnet werden. Über eine automatische Steuerung der Tunnellüftungsanlage bzw. eine reversible Strömungsrichtung soll ortsspezifisch entschieden werden. Die detaillierte Planung der Lüftungsanlage muss nach facheinschlägigen Richtlinien erfolgen. Eventuelle Ausnahmen bzw. der Wegfall der Installation eines Lüftungssystems können auf der Grundlage entsprechender rechnerischer Nachweise ermöglicht werden.		2. Nelle gallerie bidirezionali, mediante una ventilazione meccanica operante in direzione longitudinale si deve cercare di limitare e controllare la diffusione del fumo nella fase di autosoccorso e di intervento di soccorso. In tutte le gallerie con ventilazione meccanica devono essere installati impianti automatici di rilevazione d'incendio. La scelta sull'installazione o meno di un sistema di comando automatico dell'impianto di ventilazione della galleria o di una possibilità di inversione della direzione del flusso d'aria va fatta caso per caso. La progettazione dettagliata dell'impianto di ventilazione deve essere svolta secondo le specifiche direttive in materia. Eventuali eccezioni o la rinuncia all'installazione di qualsiasi impianto di ventilazione potranno essere ammesse solo sulla base di idonei calcoli dimostrativi.
3. Bei der Planung der Lüftungsanlage ist darauf zu achten, dass im Bereich der		3. Nella progettazione degli impianti di ventilazione bisogna evitare che in corrispondenza dei portali della galleria non si

Tunnelportale keine erhöhten Schadstoffbelastungen auftreten.		determinino concentrazioni eccessive di inquinanti.
4. Eine Verrauchung der Notausgänge muss verhindert werden (z.B. durch Filter mit Überdruck).		4. Deve essere impedito l'ingresso di fumo nelle uscite di sicurezza (es. attraverso un filtro in sovrappressione).
Brandbeständigkeit	VII - Art. 84	Resistenza al fuoco
1. Die gesamte Tunnelausrüstung muss entsprechend feuerfest ausgebildet werden. Dabei sind die tragenden Bauelemente für eine Temperaturfestigkeit von mindestens 400 °C für 90 Minuten auszulegen.		1. Tutte le attrezzature della galleria devono essere adeguatamente ignifughe. Gli elementi costruttivi portanti dovranno essere dimensionati per resistere ad una temperatura di almeno 400 °C per 90 minuti.
2. Der Nachweis der Brandbeständigkeit kann auch über entsprechende rechnerische Nachweise erbracht werden.		2. La prova di resistenza al fuoco può essere fornita anche sulla base di idonei calcoli dimostrativi.
Handfeuerlöscher	VII - Art. 85	Estintori manuali
1. In allen Tunnels ab einer Länge von 500 Meter sind mindestens alle 150 m zwei Handfeuerlöscher (ABC-Löscher mit Pulverfüllung) mit einem Füllgewicht von jeweils 6 kg und einem Löschvermögen von mindestens 34A-233B-C anzubringen.		1. In tutte le gallerie di lunghezza superiore a 500 m vanno previsti, come minimo ogni 150 m, due estintori manuali (estintori ABC con carica a polvere) con un peso a pieno carico di 6 kg e con una capacità di estinzione di almeno 34A-233B-C ciascuno.

Löschwasserversorgung und -entnahmestellen	VII - Art. 86	Approvvigionamento acqua antincendio e punti di presa
1. Die Löschwasserleitung ist als Nassleitung auszuführen und gegen Einfrieren zu sichern. Sie ist für eine Durchflussmenge von 1.200 Liter pro Minute bei einem Entnahmedruck zwischen 6 bar und 10 bar für eine Löschzeit von einer Stunde auszulegen.		1. La tubazione per l'acqua antincendio deve essere riempita d'acqua e protetta contro il gelo. La tubazione per l'acqua antincendio va dimensionata per una portata di 1.200 litri/minuto, con una pressione di alimentazione tra 6 bar e 10 bar, per la durata di 1 ora.
2. Löschwasserbehälter zur Speisung der Löschwasserleitung müssen einen Inhalt von mindestens 72 m ³ haben und sind vorzugsweise als Hochbehälter auszuführen. Eine Wiederbefüllung des Behälters muss innerhalb von 24 Stunden gewährleistet sein.		2. I serbatoi di alimentazione della tubazione per l'acqua antincendio devono avere una capacità di almeno 72 m ³ e devono essere preferibilmente serbatoi sopraelevati. La ricarica del serbatoio deve essere garantita entro 24 ore.
3. In der Nähe der Tunnelportale und im Tunnel sind im Abstand von max. 150 m Überflurhydranten (zwei C-, ein B-Abgang) vorzusehen.		3. Nelle vicinanze dei portali e all'interno della galleria vanno previsti idranti a colonnina ad una distanza massima di 150 m l'uno dall'altro (due uscite C, un'uscita B).

4. Bei Tunnels ab einer Länge von 1.000 m ist bei den Hydranten folgendes Löschzubehör vorzuhalten: - fünf C-Druckschläuche mit jeweils 20 m Länge, - ein C-Mehrzweckstrahlrohr, - zwei B-C-Kupplungsschlüssel, - ein Hydrantenschlüssel.		4. Nelle gallerie di lunghezza superiore a 1.000 m presso gli idranti vanno tenuti a disposizione i seguenti accessori: - cinque manichette a pressione C di 20 metri di lunghezza ciascuna, - una lancia polifunzionale C, - due chiavi di manovra B-C, - una chiave per idrante.
5. In den Haltebuchten ist zusätzlich ein Wandhydrant mit formbeständigen Schlauch DN 25 Mindestlänge 30 m, einer Durchflussmenge von mindestens von 35 Liter pro Minute und einem Fließdruck von mindestens 3 bar vorzusehen.		5. Nelle piazzole di sosta in aggiunta va previsto un naspo con tubazione semirigida DN 25 di lunghezza minima di 30 m, con una portata minima di 35 litri/minuto e una pressione in fase di erogazione minima di 3 bar.
Notrufstationen	VII - Art. 87	Stazioni di chiamata di emergenza
1. Die Notrufstationen sind im Tunnel mindestens in Abständen von 150 m und an den Portalen sowie auch am Beginn und Ende der Notausgänge anzuordnen. Die detaillierte Planung der Notrufanlage hat nach facheinschlägigen Richtlinien zu erfolgen.		1. Le stazioni di chiamata d'emergenza vanno disposte nelle gallerie come minimo ogni 150 m e ai portali, nonché all'inizio e alla fine delle uscite di sicurezza. La progettazione dettagliata delle stazioni di chiamata d'emergenza deve essere svolta sulla base delle specifiche direttive tecniche in materia.
2. Für die Projektierung der Notrufstationen sind die technischen Vorgaben der entsprechenden Fachabteilungen der Autonomen Provinz Bozen zu berücksichtigen.		2. Per la progettazione delle stazioni di chiamata di emergenza vanno rispettate le norme tecniche delle competenti ripartizioni della Provincia Autonoma di Bolzano.
Notfallmeldungen	VII - Art. 88	Segnalazioni di emergenza
1. Im Allgemeinen müssen in den Einsatzplänen für den Tunnel die Hilfsdienste und die Art und Weise der Aktivierung angegeben werden. Alle Notdienste können über die einheitliche europäische Notrufnummer 112 allarmiert werden.		1. In generale nei piani d'intervento per le gallerie devono essere indicati i servizi di pronto intervento con le relative modalità di attivazione. Tutti i servizi di pronto intervento possono essere allertati tramite il numero unico 112.
2. Im Notfall sollen primär die Notrufrischen verwendet werden, wobei mit einem Notruftaster folgende Dienste aktiviert werden:		2. In caso di emergenza si debbono in primo luogo utilizzare le nicchie di chiamata d'emergenza che permettono di attivare con un pulsante di chiamata d'emergenza i seguenti servizi:
• Feuerwehr		• Vigili del fuoco
• Sanitäre Rettungsdienste		• Servizi di soccorso sanitari
• Polizeibehörde		• Organi di polizia
• Pannendienst		• Servizio di soccorso stradale

Funkanlagen, Radio, Mobilfunk	VII - Art. 89	Impianti radio, radiofonia, telefonia mobile
1. In der Regel muss ab einer Tunnellänge von 500 m eine Tunnelfunkanlage eingebaut werden. Bei sehr geringem Verkehrsaufkommen können je nach spezifischen Ortsverhältnissen auch reduzierte Systeme eingebaut werden.		1. In generale per gallerie di lunghezza superiore a 500 m va prevista l'installazione di un impianto radio in galleria. In caso di gallerie con volume di traffico molto limitato, possono essere installati, in relazione alle condizioni specifiche locali, anche sistemi ridotti.
2. Die Tunnelfunkanlage muss auch in den Notausgängen und außerhalb im Umkreis von ca. 300 m sowie im Umkreis von ca. 300 m der Portale funktionieren.		2. Gli impianti radio della galleria devono funzionare anche nelle uscite di sicurezza e all'esterno entro un raggio di circa 300 m nonché entro un raggio di circa 300 m dai portali.
3. Die Tunnels müssen mit der neusten Radioempfangstechnologie und, nach Rücksprache mit den Mobilfunkbetreibern, mit entsprechenden Mobilfunknetzen ausgestattet.		3. Le gallerie devono essere dotate delle più moderne tecnologie di ricezione radiofonica e, previa consultazione con gli operatori di telefonia mobile, di adeguate reti di telefonia mobile.
4. Vor der Planung ist die Notwendigkeit von zusätzlichen Kommunikationskanälen mit dem Straßenbetreiber, den Rettungsorganisationen (sanitäre Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizeibehörde) sowie dem Landesfunkdienst zu klären. Vor der Planung und Ausschreibung sind außerdem folgende Details zu prüfen und in der Ausführung zu gewährleisten:		4. Prima della progettazione occorre chiarire l'eventuale necessità di ulteriori canali di comunicazione con il gestore della strada, le organizzazioni di soccorso (servizi sanitari, vigili del fuoco e polizia) nonché con il servizio radio provinciale. A monte della progettazione e dell'appalto dei lavori vanno inoltre verificati i seguenti dettagli, che dovranno essere garantiti in fase esecutiva:
<ul style="list-style-type: none"> • Die vorgesehenen Frequenzen müssen untereinander intermodulationsfrei sein, 		<ul style="list-style-type: none"> • le frequenze previste devono essere esenti da interferenze reciproche di intermodulazione,
<ul style="list-style-type: none"> • die technischen Details sowie die definitiven Frequenzen sind mit dem Landesfunkdienst zu klären. 		<ul style="list-style-type: none"> • i dettagli tecnici e le frequenze definitive vanno concordati con il servizio radio provinciale.
5. Für folgende Dienste muss die Funkverbindung im Tunnel auf alle Fälle gewährleistet werden:		5. Per i seguenti servizi deve in ogni caso essere garantito il collegamento radio in galleria:
<ul style="list-style-type: none"> • Feuerwehr 		<ul style="list-style-type: none"> • Vigili del fuoco
<ul style="list-style-type: none"> • Sanitäre Rettungsdienste 		<ul style="list-style-type: none"> • Servizi di soccorso sanitari
<ul style="list-style-type: none"> • Straßendienst 		<ul style="list-style-type: none"> • Servizio strade
<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsfunk 		<ul style="list-style-type: none"> • Radio traffico
6. Zur Grundausstattung einer Tunnelfunkanlage gehören die Zubringereinrichtungen für die Verbindung mit dem Freifeld, der Tunnelfunkanlage, die aus Sende- und Empfangsgeräten besteht, sowie des Tunnelantennensystems (z.B. Strahlerkabel).		6. L'equipaggiamento base di un impianto radio in galleria comprende le apparecchiature di alimentazione per il collegamento con il campo libero dell'impianto radio in galleria, consistente in apparecchi trasmettenti e riceventi, nonché del sistema di antenna della galleria (ad es. cavo-antenna).

7. Die Tunnelfunkanlage muss einen einwandfreien gleichzeitigen Funkverkehr sämtlicher vorgesehener Funkdienste sowie Rundfunkdienste ohne gegenseitige Beeinflussung gewährleisten.		7. L'impianto radio deve garantire un corretto funzionamento contemporaneo di tutti i servizi radio previsti nonché dei servizi radiofonici senza interferenze reciproche.
Tunnelbetriebswarte	VII - Art. 90	Centrale gallerie
1. Alle Tunnels mit technischen Anlagen müssen mit der Tunnelbetriebswarte verbunden werden.		1. Tutte le gallerie dotate di impianti tecnici devono essere collegate alla centrale gallerie.
2. Für alle Tunnels mit technischen Anlagen müssen in Absprache mit dem Straßenbetreiber die Szenarien für den Normalbetrieb, für den Notfall und im Wartungsfall festgelegt werden.		2. Per tutte le gallerie dotate di impianti tecnici devono essere definiti in accordo con il gestore gli scenari per la gestione del normale funzionamento, delle emergenze e della manutenzione.
3. Die Visualisierung und Fernsteuerung eines Tunnels erfolgt mit der bereits vom Straßenbetreiber verwendeten Software.		3. La visualizzazione ed il controllo remoto della galleria devono essere realizzati utilizzando il software in uso al gestore.
4. Für die Überwachung der Tunnels ist eine Datenverbindung mit Glasfaser erforderlich.		4. Per il monitoraggio delle gallerie è necessario un collegamento dati con fibre ottiche.

Notausgänge	VII - Art. 91	Uscite di emergenza
1. Die Notausgänge müssen mindestens 1,5 m breit und 2,25 m hoch sein. Im Notfall muss der Notausgang sowie der anschließende Außenbereich beleuchtet und durch entsprechende Blitzleuchten (mindestens sechs Stück) angezeigt werden. Die Beleuchtung muss zusätzlich mittels Bewegungsmelder aktiviert werden.		1. Le uscite di emergenza devono avere come minimo una larghezza di 1,5 m ed un'altezza di 2,25 m. In caso di emergenza, l'uscita di sicurezza con la relativa zona esterna adiacente deve essere illuminata e segnalata con apposite luci lampeggianti (almeno sei elementi). L'illuminazione deve inoltre essere attivata da sensori di movimento.
2. Die Abstände der Notausgänge dürfen, soweit technisch möglich, 500 m (maximale Toleranz + 100 m) nicht überschreiten. Für die Sicherheit der Tunnelnutzer und Einsatzmöglichkeiten der Feuerwehr sollte ein Abstand von maximal 300 Metern angestrebt werden.		2. La distanza tra le uscite di sicurezza non deve essere superiore a 500 m (tolleranza massima + 100 m), qualora tecnicamente possibile. Per la sicurezza degli utenti e delle operazioni dei vigili del fuoco, si dovrebbe puntare a una distanza massima di 300 metri.
Fluchtwege	VII - Art. 92	Vie di fuga (esodo)
1. Die Fluchtwege im Tunnel sind durch hinterleuchtete und mit lichtreflektierender Wirkung ausgestattete Hinweisschilder mindestens alle 100 m beidseitig (um 50 m der gegenüberliegenden Seite versetzt) auf einer Höhe zwischen 1,5 und 2,0 m über den Fluchtwegen (Unterkante Schild),		1. Le vie di fuga in galleria devono essere dotate di cartelli retroilluminati con proprietà riflettenti almeno ogni 100 m su entrambi i lati (sfasati di 50 m sul lato opposto) posizionati ad un'altezza compresa tra 1,5 e 2,0 m (bordo inferiore cartello) al di sopra delle vie di fuga. La deflessione non deve superare i 10 cm.

<p>auszustatten. Die Auslenkung darf dabei maximal 10 cm betragen. Es müssen an den Schildern die Länge des Fluchtweges und Richtung angegeben werden.</p>		<p>La lunghezza della via di fuga e la direzione devono essere indicate sulla segnaletica.</p>
<p>2. Die Fluchtwege im Tunnel sind durch hinterleuchtete und mit lichtreflektierender Wirkung ausgestattete Dreiecksschilder alle 100 m einseitig in einer Mindesthöhe von 2,25 m zum Fluchtweg (Unterkante Schild) auszustatten. Auf den Schildern müssen die Länge des Fluchtweges und Richtung angegeben werden</p>		<p>2. Le vie di fuga in galleria devono essere dotate di segnali triangolari retroilluminati e riflettenti ogni 100 m su un lato ad un'altezza minima di 2,25 m (bordo inferiore cartello) al di sopra della via di fuga. La lunghezza della via di fuga e la direzione devono essere indicate sulla segnaletica.</p>
<p>3. Gemäß den geltenden Normen muss eine Evakuierungsbeleuchtung auf mind. einer Seite des Tunnels auf einer Höhe von ca. 1 m eingebaut werden.</p>		<p>3. Secondo le norme vigenti, l'illuminazione di evacuazione deve essere installata su almeno un lato della galleria ad un'altezza di circa 1 m.</p>
<p>4. In Tunnels müssen die Fluchtwege einen freien Durchgang mit einer Durchgangshöhe von mindestens 2,25 m und einer Mindestbreite von 0,85 m aufweisen. Als Kennzeichnung und Abgrenzung zur Fahrbahn können beleuchtete Bodenmarkierungen verwendet werden.</p>		<p>4. Nelle gallerie le vie di fuga devono presentare un passaggio libero con un'altezza minima di 2,25 m ed una larghezza minima di 0,85 m. Ai fini della segnalazione e delimitazione rispetto alla carreggiata può essere utilizzata una segnaletica orizzontale illuminata</p>
Haltebuchten	VII - Art. 93	Piazzole di sosta
<p>1. In Tunnels der Klasse A, die länger als 1000 m sind, sind Haltebuchten vorgeschrieben. Der Abstand zwischen den Haltebuchten (Ausweichbuchten) untereinander soll in der Regel 1000 m nicht überschreiten. Diese Haltebereiche sollen besonders gekennzeichnet werden. Bei Vorhandensein eines Standstreifens im Tunnel (Mindestbreite = 3 m) kann auf die Haltebuchten verzichtet werden. Die Haltebuchten müssen mit entsprechenden Sensoren ausgestattet werden, damit im Falle eines stehenden Fahrzeuges, dies angezeigt wird.</p>		<p>1. Nella classe A per gallerie di lunghezza superiore a 1000 m vanno obbligatoriamente previste delle piazzole di sosta. La distanza tra queste piazzole di sosta non deve di norma superare i 1000 m. Queste zone di sosta vanno segnalate in modo particolare. In caso di presenza nella galleria di una corsia di emergenza (larghezza minima = 3 m) si può rinunciare alle piazzole di sosta. Le piazzole di sosta devono essere dotate di sensori adeguati, in modo che, in caso di veicolo fermo, questo venga indicato.</p>
<p>2. Die Mindestlänge von Haltebuchten beträgt 25 m, zusätzlich der Ein- und Ausfahrtsspuren. Daraus ergibt sich insgesamt eine Länge von 45 m. Die Buchten sollen bis auf eine Wandhöhe von 3 m mit roter Farbe und mit speziellen Hinweisschildern gekennzeichnet werden.</p>		<p>2. La lunghezza minima di una piazzola di sosta deve essere pari a 25 m, cui si aggiungono le corsie di entrata e di uscita, per una lunghezza complessiva di 45 m. Le piazzole dovranno essere segnalate con una pittura di colore rosso applicata sulla parete fino ad un'altezza di 3 m, nonché con speciali cartelli indicatori.</p>

3. Bei Gegenverkehrstunneln sollen die Haltebuchten versetzt auf beiden Seiten angeordnet werden. Bei besonderen Anforderungen, z.B. zur Schaffung von Wendebuchten, können sie auch gegenüberliegend angeordnet werden.		3. In caso di gallerie a canna unica con traffico in entrambe le direzioni di marcia le piazzole di sosta dovranno essere disposte in modo sfalsato sui due lati. In caso di particolari esigenze, ad esempio per la realizzazione di piazzole di svolta, esse potranno essere disposte l'una di fronte all'altra.
Rettungsplätze	VII - Art. 94	Aree di soccorso
1. Beim Tunnelportal sind bei neu zu errichtenden Tunneln mit Rettungsfahrzeugen erreichbare Rettungsplätze mit einer Länge von mindestens 40 m und einer Breite von mindestens 4 m bzw. einer Mindestfläche von 150 m ² , zusätzlich zur Verkehrsfläche vorzusehen. Diese Bereiche müssen so angelegt werden, dass die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.		1. In caso di gallerie di nuova realizzazione presso il portale della galleria vanno previste aree di soccorso, raggiungibili con gli automezzi di soccorso, aventi una lunghezza minima di 40 m ed una larghezza minima di 4 m, ovvero con superficie minima di 150 m ² , cui va aggiunta la superficie di ingresso e uscita. Queste aree devono essere realizzate in una maniera tale da non compromettere la sicurezza stradale.
2. Bei bestehenden Tunneln oder in Ausnahmefällen soll im Umkreis von etwa 500 m ein geeigneter, leicht erreichbarer Halteplatz mit denselben Abmessungen vorhanden sein.		2. In caso di gallerie esistenti o in casi eccezionali deve essere realizzata, entro un raggio di ca. 500 m dal portale, una piazzola di sosta idonea, facilmente raggiungibile, con le stesse dimensioni di cui sopra.
Sammelplätze	VII - Art. 95	Aree di raccolta
1. Für Tunneln der Klasse A mit einer Länge größer 1000 m müssen im Einsatzplan entsprechende Sammelplätze mit einer Fläche von mindestens 800 m ² und mit geeigneten Zufahrten ausgewiesen werden.		1. Per gallerie di classe A con una lunghezza maggiore di 1000 m nel piano d'intervento vanno stabilite delle apposite aree di raccolta con una superficie di almeno 800 m ² , provviste di idonei accessi.
Beleuchtete Beschilderung	VII - Art. 96	Segnaletica illuminata
1. Im Tunnelbereich dürfen nur beleuchtete Schilder verwendet werden.		1. Nell'ambito della galleria possono essere impiegati solo cartelli illuminati.
2. Für Tunneln der Klasse A und B müssen Hinweis- und Verkehrsschilder im Tunnel als Wechselverkehrsschilder ausgeführt werden.		2. Per le gallerie di classe A e B, la segnaletica e i pannelli nella galleria devono essere eseguiti come segnali a messaggio variabile.
3. Für alle Tunnel, in denen eine Beleuchtung vorgesehen ist, sollen elektrisch beleuchtete Katzenaugen in den seitlichen Randbereichen angebracht werden.		3. Per tutte le gallerie in cui è prevista l'illuminazione devono essere installati catadiottri illuminati elettricamente nelle zone di bordo laterali.

Videoüberwachung	VII - Art. 97	Videosorveglianza
1. Die Videoüberwachung der Tunnels muss mit einem System ausgeführt werden, welches sich mit jenem der Tunnelbetriebswarte des Straßendienstes koppeln kann. Für den Straßenbereich muss das System eine Bildanalyse durchführen mit welcher ein stehendes Fahrzeug in der Fahrbahn, Stau, Fußgänger, verlorenes Ladegut und Rauch detektiert werden können. Für die Portalbereiche, Notausgänge samt Außenbereichen, Filter- und Technikräume benötigt es keine Bildanalyse.		1. La videosorveglianza delle gallerie è effettuata mediante un sistema che può essere collegato a quello di sorveglianza della galleria del servizio stradale. Per l'area stradale, il sistema deve eseguire un'analisi delle immagini in grado di rilevare un veicolo fermo in carreggiata, ingorghi, pedoni, carichi persi e fumo. Invece per le aree del portale, le uscite di sicurezza, comprese le aree esterne, i locali tecnici e quelli con i filtri non è richiesta l'analisi delle immagini.
2. Sämtliche Videobilder müssen entsprechend den geltenden gesetzlichen Bestimmungen aufgezeichnet werden.		2. Tutte le immagini video devono essere registrate in conformità alle norme di legge vigenti.
Höhenkontrolle	VII - Art. 98	Controllo altezza veicoli
1. Vor der Einfahrt in einen Tunnel muss eine Einrichtung zur Höhenkontrolle angebracht werden. Diese Maßnahmen zur Höhenkontrolle sollen so angelegt werden, dass ein zu hohes Fahrzeug zum Halten gebracht wird. Dabei muss gewährleistet werden, dass das Fahrzeug auf einer vor dem Tunnel liegenden Fläche anhalten oder die Straße noch vor Erreichen des Tunnels verlassen kann.		1. Prima dell'ingresso in galleria dovrà essere installato un controllo dell'altezza. Sistemi per il controllo dell'altezza dovranno essere concepiti in modo tale che un veicolo troppo alto sia costretto a fermarsi. A tal riguardo si deve garantire che il veicolo possa fermarsi in un'area precedente la galleria o che possa abbandonare la strada prima di raggiungere la galleria.
Ampel	VII - Art. 99	Semafori
1. Die Ampel im Portalbereich dient sowohl für Notfälle als auch für die Instandhaltung. Dabei kann in das Ampelsystem ein automatisches Wechselzeichenschild integriert werden.		1. In corrispondenza dei portali il semaforo serve sia per i casi di emergenza che durante la manutenzione. Nel sistema semaforico potrà essere integrato un sistema segnaletico automatico ad indicazione variabile.
2. Es müssen eine Laternenreihe der Ampel oberhalb der Fahrspur und eine weitere am rechten Straßenrand, jeweils mit Kontrastfeldern, angebracht werden.		2. Una fila di lanterne semaforiche deve essere posizionata sopra la corsia di marcia e un'altra fila di lanterne semaforiche sul lato destro della strada, ognuna con campi in contrasto.
Wechselverkehrsschilder	VII - Art. 100	Panelli a messaggio variabile
1. Die Wechselverkehrsschilder in der Nähe der Portale und an den wichtigen Straßenabzweigungen müssen mit mindestens 4 Zeilen und 15 Zeichen beschreibbar sein. Die Schriftgröße muss der		1. I pannelli a messaggio variabile vicino ai portali e in corrispondenza di importanti incroci stradali devono essere dotati per il testo di almeno 4 righe e 15 caratteri. La dimensione del carattere deve corrispondere alla

<p>Straßenklassifizierung entsprechen. Zudem enthält das Wechselverkehrsschild ein Paneel für die Anzeige von Verkehrszeichen und ist mit 2 Blinkleuchten ausgestattet.</p>		<p>classificazione stradale. Il pannello a messaggio variabile comprende anche un pannello per la visualizzazione dei segnali stradali ed è dotato di 2 luci lampeggianti.</p>
<p>2. Die Ansteuerung dieser Wechselverkehrsschilder muss in das vorhandene Steuerungssystem der Tunnelbetriebswarte integriert werden.</p>		<p>2. Il controllo di questi segnali a messaggio variabile deve essere integrato nel sistema di controllo esistente della centrale gallerie.</p>
Entwässerung	VII - Art. 101	Smaltimento acque
<p>1. Für das Ableiten der Fahrbahnwässer, insbesondere im Hinblick auf ausfließende brennbare Flüssigkeiten (Tankwagenunfall), ist eine Schlitzrinne oder ein gleichwertiges Schachtsystem mit Einlaufvorrichtung vorzusehen. Das Sammelsystem muss so dimensioniert sein, dass eine Abflussmenge von 100 l/s in einem Abschnitt von maximal 50 m abgeführt werden kann. Diese Abflussmenge ist auch bei der Bemessung der Hauptentwässerungsleitung, der Einlaufschächte und der Quersammler zu berücksichtigen.</p>		<p>1. Per la raccolta delle acque di piattaforma, in particolare nel caso di presenza di liquidi combustibili (incidenti con autocisterne), va prevista una canaletta a sezione ristretta od un sistema di pozzetti equivalente con caditoie di ingresso. Il sistema di raccolta deve essere dimensionato per smaltire una portata di 100 l/s in un tratto massimo di 50 m. Questa portata va presa come riferimento anche per il dimensionamento della tubazione principale di deflusso, dei pozzetti di raccolta e dei collettori trasversali.</p>
<p>2. Das Entwässerungssystem ist in Abständen von maximal 50 m abzuschotten. Die entstehenden Abschnitte sind jeweils über einen Siphon oder über eine Tauchwand an die Hauptentwässerungseinrichtung anzuschließen.</p>		<p>2. Il sistema di raccolta delle acque va suddiviso in compartimenti isolati tra loro di un massimo di 50 m di lunghezza. I singoli compartimenti vanno collegati tramite un sifone o una parete sommersa al sistema principale di scolo.</p>
<p>3. Die Einlaufschächte sollen in Abständen von ca. 50 m angeordnet und in der Regel als Fertigteile mit integriertem Schmutzfänger und Siphon ausgebildet werden.</p>		<p>3. I pozzetti di raccolta vanno disposti ogni 50 m; essi sono in genere costituiti da elementi prefabbricati con filtro e sifone incorporati.</p>
<p>4. Vor Einleitung in den Vorfluter ist eine geeignete Rückhalteinrichtung vorzusehen, die Schadflüssigkeiten automatisch auffängt. Für den Störfall soll ein entsprechendes Stauvolumen (bei Tunnellängen > 1000 m mindestens 50 m³) ständig zur Verfügung stehen, wobei sonstig anfallende Wassermengen zu berücksichtigen sind.</p>		<p>4. Prima dell'immissione nel corpo idrico ricettore va previsto un idoneo sistema di ritenzione in grado di trattenere automaticamente i liquidi inquinanti. Per i casi di guasto va tenuto costantemente a disposizione un adeguato volume di accumulo (per gallerie di lunghezza > 1000 m come minimo 50 m³) che tenga conto di tutte le quantità impreviste di liquidi da smaltire.</p>
<p>5. Die gesammelten Flüssigkeiten müssen zuerst in einem Ölabscheider gesammelt und dann entsprechend gereinigt werden, bevor sie in einem Kanalnetz oder in öffentliche Gewässer abfließen. Auf alle Fälle sind die Auflagen des Amtes für Gewässerschutz zu berücksichtigen.</p>		<p>5. I liquidi raccolti devono innanzitutto essere avviati in un separatore di oli e quindi essere adeguatamente trattati prima di essere scaricati in fognatura o in acque pubbliche. In ogni caso devono essere rispettate le prescrizioni del competente ufficio provinciale per la tutela delle acque.</p>

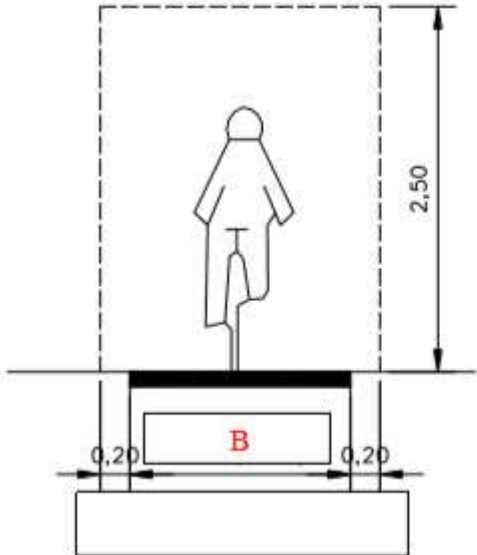
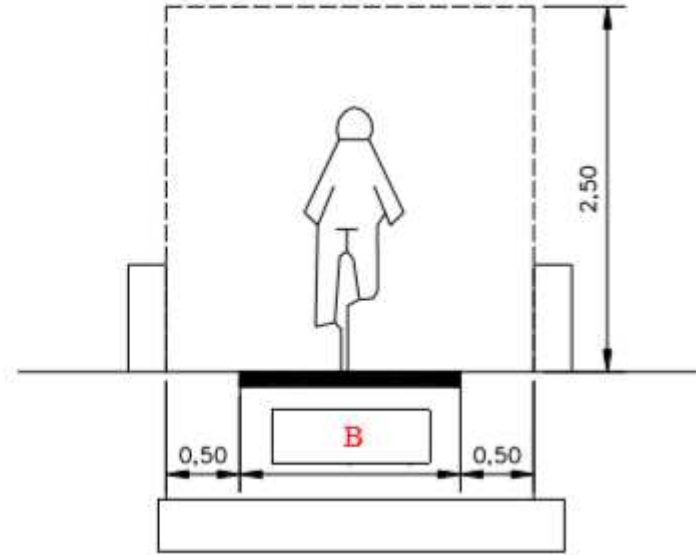
Wartung	VII - Art. 102	Manutenzione
<p>1. Der Straßendienst muss regelmäßige Inspektionen durchführen um sicherzustellen, dass alle in diese Normen fallenden Tunnels mit deren Bestimmungen in Einklang stehen. Im Wartungsplan müssen die Art und die Häufigkeit der Kontrollen, Prüfungen und Wartungen angegeben werden. Die technischen Anlagen können auch fernüberwacht und über entsprechende Fernleitungen (GSM, Internet, FO etc.) gesteuert bzw. gewartet werden.</p>		<p>1. Il servizio strade deve effettuare delle regolari ispezioni al fine di garantire che tutte le gallerie rientranti nelle presenti norme siano in regola con le prescrizioni. Nel piano di manutenzione devono essere riportati il tipo e la frequenza dei controlli, delle prove e delle manutenzioni. Gli impianti tecnici possono essere anche controllati e comandati a distanza tramite idonee linee di comunicazione (GSM, Internet, FO, ecc.).</p>
Inbetriebnahme	VII - Art. 103	Messa in esercizio
<p>1. Vor Inbetriebnahme eines Tunnels müssen alle Fachkollaudierungen durchgeführt werden. Im Rahmen der Inbetriebnahme wird eine Begehung und eine entsprechende Übung mit den Einsatzkräften durchgeführt, wobei das ordnungsgemäße Funktionieren der Tunnelausstattung geprüft wird.</p>		<p>1. Prima della messa in esercizio di una galleria devono essere eseguiti tutti i collaudi tecnici previsti. Nell'ambito della messa in esercizio va effettuato un sopralluogo ed un'adeguata esercitazione con le forze di intervento, verificando il corretto funzionamento degli impianti della galleria.</p>
<p>2. Für Tunnels mit Lüftungsanlagen müssen vor Inbetriebnahme eine Brandübung und während des Betriebes mindestens alle 5 Jahre eine periodische Übung in Abstimmung mit den zuständigen Feuerwehren durchgeführt werden.</p>		<p>2. Per le gallerie dotate di sistemi di ventilazione, devono essere effettuate prima della messa in esercizio un'esercitazione antincendio e durante l'esercizio almeno ogni 5 anni un'esercitazione periodica in coordinamento con i vigili del fuoco competenti.</p>

<p style="text-align: center;">ABSCHNITT VIII GEH- UND FAHRRADWEGE</p>		<p style="text-align: center;">CAPO VIII PISTE CICLABILI E PERCORSI PEDONALI</p>
<p style="text-align: center;">Allgemeines</p>	<p style="text-align: center;">VIII - Art. 104</p>	<p style="text-align: center;">Considerazioni generali</p>
<p>1. Die Fußgänger- und Fahrradmobilität und die hierfür notwendigen Infrastrukturen sind grundlegende Bestandteile der Verkehrspolitik der Provinz Bozen. Ergänzend zu vorliegendem Abschnitt wird auf folgende Dokumente verwiesen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrradmobilitätspläne von nationalem und internationalem Interesse • Konzept für die Beschilderung für Radwege • Planungsleitfaden Fahrradabstellanlagen • Planungsleitfaden Fahrradinfrastrukturen • Fahrradmobilitätsplan Südtirol • Radroutenordnung 		<p>1. La mobilità pedonale e ciclabile e le infrastrutture necessarie sono componenti fondamentali della politica dei trasporti della Provincia di Bolzano. Oltre a questa sezione, si fa riferimento ai seguenti documenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • piani di mobilità ciclabile di interesse nazionale ed internazionale • Concetto per la segnaletica di piste ciclabili • Linee guida per la progettazione di parcheggi per biciclette • Linee guida per la progettazione di infrastrutture ciclabili • Piano della mobilità ciclabile in Alto Adige • Regolamentazione dei percorsi ciclabili
<p>2. Bei der Planung von Geh- und Fahrradwegen müssen die verschiedensten Bedürfnisse der Nutzer, welche die Strukturen für die Fortbewegung in Zusammenhang mit Beruf, Ausbildung, Versorgung, Freizeit, usw. verwenden, berücksichtigen werden. Die Kontinuität und Zugänglichkeit sowie intermodale Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr muss gefördert werden.</p>		<p>2. La progettazione di piste ciclabili e di percorsi pedonali dovrà considerare le diverse esigenze dell'utenza, che potrà fruire delle infrastrutture per spostamenti legati al lavoro, alla formazione, agli acquisti, al tempo libero, ecc.. Devono essere promosse la continuità e l'accessibilità della rete, nonché il suo collegamento intermodale con i trasporti pubblici.</p>
<p>3. Die Geh- und Fahrradwege müssen zweckmäßig mit folgenden Infrastrukturen verknüpft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Örtliche, nationale und internationale Geh- und/oder Fahrradwegenetze; - wichtige Zentren oben genannter Tätigkeiten (Wohn- und Gewerbegebiete, Handels-, Bildungs-, Erholungs- und Sporteinrichtungen, usw.); - Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs. 		<p>3. I percorsi pedonali e ciclabili dovranno essere collegati in modo appropriato alle seguenti infrastrutture:</p> <ul style="list-style-type: none"> - percorsi ciclabili e/o pedonali di natura locale, nazionale ed internazionale; - centri di interesse relativi alle attività di cui sopra (strutture residenziali, industriali, artigianali, commerciali, scolastiche, sportive, ricreative, ecc.); - fermate per i mezzi del trasporto pubblico.
<p>4. Die Radverkehrsinfrastruktur muss sicher, komfortabel und möglichst vom Fahrzeugverkehr getrennt sein. Zusätzlich sollen leicht zugängliche, bequeme und sichere Fahrradabstellplätze, nach Möglichkeit mit Servicestationen (Luftpumpe,</p>		<p>4. Le infrastrutture ciclabili devono essere sicure, confortevoli e separate il più possibile dal traffico veicolare. Inoltre, nella progettazione dovrebbero essere inclusi spazi di parcheggio per biciclette facilmente accessibili, comodi e sicuri, e</p>

<p>Werkzeug) in die Planung einbezogen werden (gemäß Radroutenordnung und Planungsleitfaden Fahrradabstellanlagen).</p>		<p>quando possibile stazioni di servizio (pompa d'aria, attrezzi) (in conformità alle normative sulle piste ciclabili e le linee guida per la progettazione di parcheggi per biciclette).</p>
<p>5. Beim Bau von neuen Infrastrukturen sollen soweit möglich die bestehenden Infrastrukturen als Geh- und Fahrradwege genutzt werden.</p>		<p>5. Nella costruzione di nuove infrastrutture, le infrastrutture esistenti dovrebbero essere utilizzate il più possibile come piste pedonali e ciclabili.</p>
<p>6. Bei der Planung von Geh- und Fahrradwegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - müssen die vorzusehenden Sicherheitsmaßnahmen mit dem Schwächegrad der Benutzer der verschiedensten Verkehrsarten abgestimmt werden (Fußgänger, Fahrrad, Kraftfahrzeug usw.), besonderes Augenmerk soll dabei auf den Überschneidungsbereich gelegt werden (Knotenpunkte, Übergänge, Bushaltestellen, Parkplätze, usw.); - müssen Knotenpunkte sowie Über- und Unterführungen möglichst konfliktfrei und anwenderfreundlich gestaltet werden; - bei der Dimensionierung sind die Mindestkriterien des jeweiligen Fahrradwegetyps gemäß Tabelle VIII-01 einzuhalten; - muss der Kraftaufwand der Benutzer auf ein Mindestmaß gesenkt werden, und zwar durch eine möglichst kurze, direkte, umweg-, barriere- und kreuzungsfreie Führung sowie durch Vermeidung verlorener Steigungen und bedeutender räumlicher Unstetigkeiten; - muss die Bemessung des Verkehrsraumes in jedem Fall entsprechend der zu erwartenden Verkehrsstärke erfolgen; - müssen sämtliche technischen, landschaftlichen, klimatischen und sozialen Aspekte, welche die Nutzung der zu verwirklichenden Strukturen fördern, berücksichtigt werden (Schattenplätze, Entwässerung, Beleuchtung, Straßeneinrichtung, Art des Belages, usw.); - müssen bei der Wahl der Breite die Geschwindigkeiten unterschiedlicher Fahrradtypen (z.B. Pedelecs) sowie die angestrebte Steigerung des Fahrradverkehrsaufkommens berücksichtigt werden; - ist die Wegeföhrung so zu gestalten, dass sie für den Nutzer interessant und attraktiv ist (z. B. durch Bepflanzung, Haltestellen, Informationspunkte, etc.); 		<p>6. Nella progettazione di percorsi ciclabili e pedonali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'introduzione di misure di sicurezza andrà commisurata al grado di fragilità rappresentato dagli utenti delle diverse tipologie di traffico (pedoni, biciclette, veicoli a motore, ecc.), specie nelle zone di sovrapposizione (incroci, attraversamenti, fermate di autobus, parcheggi, ecc.); - le intersezioni, così come i cavalcavia e i sottopassi, devono essere progettati in modo tale da essere facilmente fruibili evitando il più possibile situazioni di conflitto; - nel dimensionamento si devono osservare i criteri minimi riportati in tabella VIII-01 in base al tipo di pista ciclabile; - l'impegno fisico richiesto agli utenti, andrà minimizzato mediante la scelta di un tracciato, per quanto possibile, breve, diretto, privo di saliscendi e di barriere, senza attraversamenti e brusche discontinuità plano-altimetriche; - il dimensionamento della sede viabile dovrà, in ogni caso, rispondere all'intensità di traffico attesa; - andranno presi in esame tutti quegli aspetti di carattere tecnico, paesaggistico, climatico e sociale, che favoriscono l'uso da parte degli utenti delle infrastrutture da realizzarsi (zone d'ombra, smaltimento acque meteoriche, illuminazione, arredo urbano, tipo di pavimentazione, ecc.); - nella scelta della larghezza, devono essere prese in considerazione le velocità dei diversi tipi di biciclette (ad es. Pedelec) e le previsioni di incremento auspicato per il traffico ciclabile. - Il percorso deve essere progettato in modo che sia attrattivo e divertente per l'utente (ad es. opera a verde, aree di sosta, punti di informazione, etc.);

<ul style="list-style-type: none"> - sind mindestens alle 5 km ein Brunnen oder eine Trinkwasserverteilungsstelle bereitzustellen; - sind gefährliche Punkte zu vermeiden (schwierige Bedingungen und andere Hindernisse wie das Überqueren verkehrsreicher Straßen, das Vorhandensein von Hindernissen, schlechte Sicht, gefährliche Kurven, ...). - sollen die unter Art. 105 angegebenen Mindestkriterien als Mindeststandards, nicht als Regelstandard verstanden werden. - Bei nachweislichem Bedarf sollen die Dimensionen an die prognostizierten Verkehrszahlen angepasst werden. 		<ul style="list-style-type: none"> - prevedere una fontana o un punto di distribuzione dell'acqua potabile almeno ogni 5 km; - è necessario evitare punti pericolosi (condizioni difficili e altri ostacoli come attraversamenti di strade trafficate, presenza di ostacoli, scarsa visibilità, curve pericolose, ...); - i criteri minimi di cui all'articolo 105 vanno intesi come standard minimi, non come regola standard. - In caso di necessità dimostrabile, le dimensioni devono essere adattate ai dati di traffico previsti.
<p>7. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Geh- und Fahrgeschwindigkeiten der Verkehrsströme sowie der verschiedenen Schwächen der jeweiligen Nutzer sollte möglichst vermieden werden, dass Kraftfahrzeuge, Fahrräder und/oder Fußgänger dieselben Teile der Fahrbahn verwenden („Mischlösungen“).</p>		<p>7. Considerati la diversa velocità di marcia dei flussi di traffico ed il diverso grado di fragilità dei rispettivi fruitori, sarà da evitare, per quanto possibile, che veicoli a motore, velocipedi e/o pedoni vengano ad interessare le medesime porzioni della carreggiata ("soluzioni promiscue").</p>
<p>8. Fahrradrouten müssen sicher und durchgängig sein. Die ausgewiesenen Radrouten können auch durch verkehrsbeschränkte Straßen, 30-er Zonen oder Bereiche mit anderen verkehrsberuhigenden Eingriffen (Wohnstraßen, Höhenversätze, Richtungsabweichungen, Zufahrtstore, Minikreisverkehre oder mäßige Kreuzungen, geschützte Kreuzungen, ...) führen.</p>		<p>8. I percorsi ciclabili devono essere sicuri e continui. I percorsi ciclabili designati possono inoltre attraversare strade a traffico limitato o zone con il limite dei 30km/h oppure con altre misure di contenimento del traffico veicolare (strade residenziali, sfalsamenti altimetrici, deviazioni di traiettoria, portali di accesso, mini-rotatorie o incroci moderati, attraversamenti protetti, ...) .</p>

Fahrradwege	VIII - Art. 105	Piste ciclabili
<p>1. Bei Fahrradwegen unterscheidet man die drei Typen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradschnellweg (RS), - Alltags- Fahrradweg (RA) und - Freizeit- Fahrradweg (RF). <p>Die Mindestkriterien für die einzelnen Wegetypen werden in der Tabelle VIII-01 zusammengefasst.</p>		<p>1. Si distinguono tre tipi di piste ciclabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> - piste ciclabili veloci (RS), - pista ciclabile di uso quotidiano (RA) e - pista ciclabile per il tempo libero (RF). <p>I criteri minimi per ogni tipo di pista sono riassunti nella tabella VIII-01.</p>
<p>2. Für Bereiche mit schwierigen topografischen Verhältnissen kann eine Ausnahmeregelung in Bezug auf die Planungsparameter der Tabelle VIII-01 gem. Art 3 erteilt werden. Grundlage hierfür ist eine</p>		<p>2. Per le zone con condizioni topografiche difficili, può essere concessa una deroga per quanto riguarda i parametri di progettazione della tabella VIII-01 in conformità dell'articolo 3. A tal fine è necessaria una</p>

<p>detaillierte Begründung und eine Analyse der Sicherheit. Diese Abschnitte des Fahrradweges müssen gesondert gekennzeichnet werden.</p>		<p>motivazione dettagliata e un'analisi della sicurezza. Questi tratti della pista ciclabile devono essere indicati specificatamente.</p>	
<p>3. Gemeinsame Geh- und Fahrradwege eignen sich insbesondere für Strecken, auf denen das Verkehrsaufkommen zumindest einer Gruppe Verkehrsteilnehmer (Fußgänger oder Radfahrer) gering ist und somit nur ein geringes Konfliktpotenzial besteht. Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen beider Gruppen ist eine klar ersichtliche Trennung der Wege zu bevorzugen.</p>		<p>3. I percorsi pedonali e ciclabili condivisi sono particolarmente adatti per i percorsi in cui il volume di traffico di almeno un gruppo di utenti della strada (pedoni o ciclisti) è basso e quindi c'è solo un basso potenziale di conflitto. In caso di aumento del volume di traffico di entrambi i gruppi, una separazione chiaramente visibile dei percorsi è da preferire.</p>	
<p>4. Sofern keine andere Möglichkeit besteht, kann, um eine angemessene Breite des gemeinsamen Geh- und Fahrradweges (möglichst 3,50 m) zu garantieren, ausschließlich innerorts die Breite des Randstreifens von 0,8 m auf 0,25 m reduziert werden darf (siehe Bild VIII-03).</p>		<p>4. Se non c'è altra possibilità, al fine di garantire una larghezza adeguata della pista ciclabile e pedonale condivisa (3,50 m se possibile), la larghezza del ciglio può essere ridotta esclusivamente nelle zone urbane da 0,8 m a 0,25 m (vedi Figura VIII-03).</p>	
<p>5. Die Mindestabmessungen für die Planung von Radwegen, sind in den Standardquerschnitten der Abbildungen VIII-01, VIII-02 und VIII-03 und in Tabelle VIII-01 die Werte von B (Parameter P14 und P15) angegeben.</p>		<p>5. Le dimensioni minime da utilizzare nella progettazione di percorsi ciclabili sono indicate nelle sezioni trasversali standard nelle figure VIII-01, VIII-02 e VIII-03 e nella tabella VIII-01 i valori di B (parametro P14 e P15).</p>	
<p>6. Bei objektiven Schwierigkeiten auf begrenzten Abschnitten können die jeweiligen Maße um maximal 0,5 m reduziert werden.</p>		<p>6. In caso di difficoltà oggettive su sezioni limitate, le rispettive dimensioni possono essere ridotte al massimo di 0,5 m.</p>	
			
<p>Bild VIII-01 Einrichtungsfahrradweg ohne (links) und mit (rechts) festen Einbauten (nur längs Straßen mit motorisiertem Verkehr)</p>		<p>Fig. VIII-01 Pista ciclabile monodirezionale senza (sinistra) e con (destra) la presenza di ostacoli fissi (solo lungo strade interessate da traffico)</p>	

(B = befestigte Mindestbreite siehe Tabelle VIII-01)		motorizzato) (B = larghezza minima pavimentata vedi tabella VIII-01
--	--	---

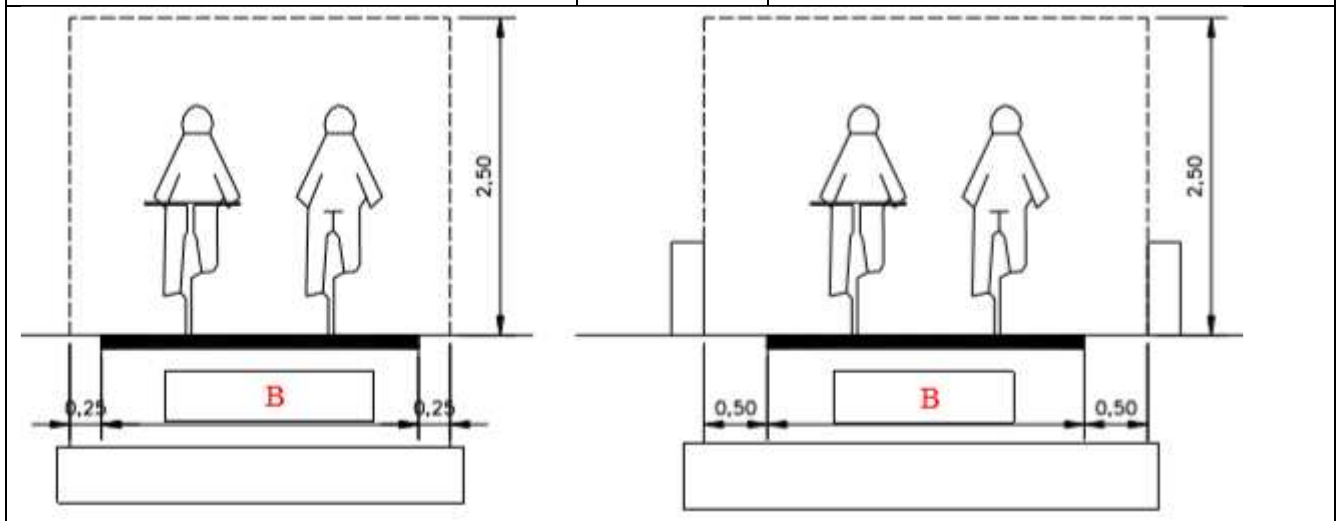


Bild VIII-02 Zweistreifiger Fahrradweg ohne (links) und mit (rechts) feste Einbauten (B = befestigte Mindestbreite siehe Tabelle VIII-01)		Fig. VIII-02 Pista ciclabile a due corsie senza (sinistra) e con (destra) la presenza di ostacoli fissi (B = larghezza minima pavimentata vedi tabella VIII-01)
---	--	---

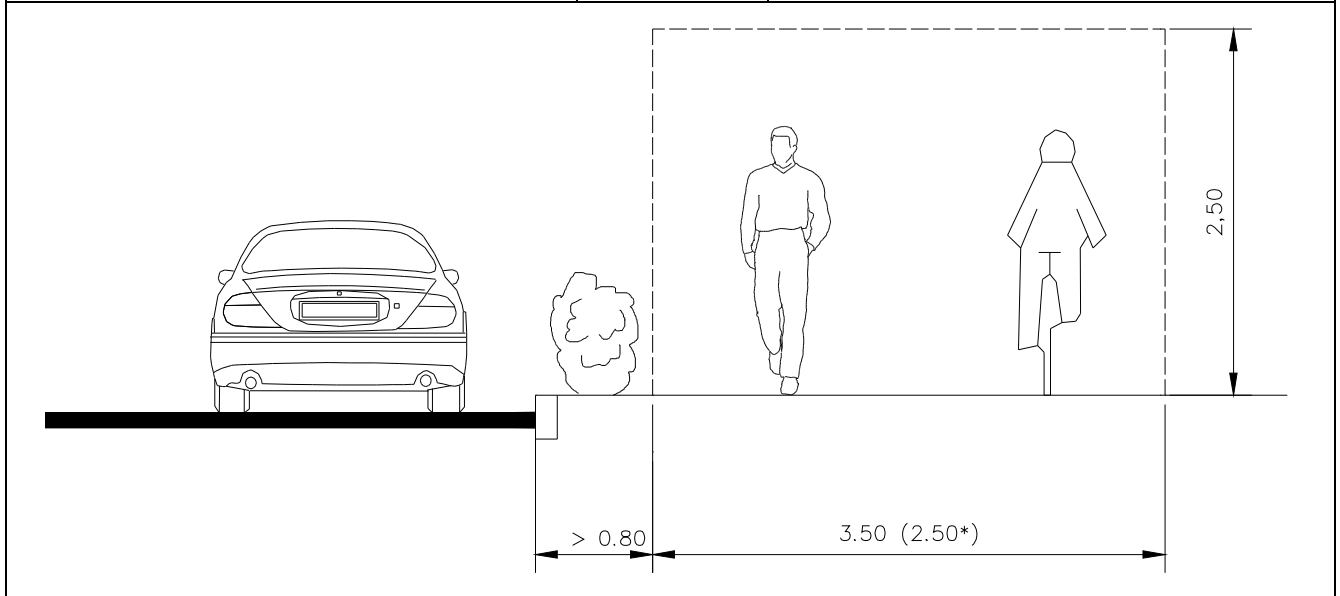


Bild VIII-03 Gemeinsamer Geh- und Fahrradweg		Fig. VIII-03 Pista pedo-ciclabile
---	--	--

Tabelle VIII-01 Mindestkriterien für Fahrradwege in Südtirol		Tabella VIII-01 Parametri minimi per le piste ciclabili nell'Alto Adige
---	--	--

Parameter / parametri	Fahrradschnellweg (RS)	Alltags-Fahrradweg (RA)	Freizeit-Fahrradweg (RF)
-----------------------	------------------------	-------------------------	--------------------------

	piste ciclabili veloci (RS),	pista ciclabile di uso quotidiano (RA)	pista ciclabile per il tempo libero (RF)
<p>P1. Durchgehend verkehrssicher befahrbar, Hindernisse vermeiden, Einbindung in Gesamtnetz</p> <p>P1. Sicurezza rispetto al traffico veicolare lungo tutto l'itinerario, evitare la presenza di ostacoli, integrazione nella rete complessiva</p>	X	X	X
<p>P2. Kontinuität: Möglichst direkte Wegeführung aus plano- und altimetrischer Sicht</p> <p>P2. Continuità: ovvero percorsi il più diretti possibili dal punto di vista planoaltimetrico</p>	X	X	-
<p>P3. Attraktive und landschaftlich schöne Routenführung für Freizeit-Fahrradwege</p> <p>P3. itinerari panoramici e attrattivi, ciclabili dedicate al tempo libero:</p>	-	-	X
<p>P4. Rastplätze, und wo notwendig Infotafeln für Freizeitradler</p> <p>P4. Presenza di aree di sosta, e laddove necessario, di pannelli informativi</p>	-	-	X
<p>P5. Attraktivität für Alltags-Fahrradwege (z.B. sichtbare Zählstellen, Fußstützen an Ampeln, Abfallbehälter, aufgeweitete Radaufstellstreifen bei Kreuzungen (vorgezogene Haltelinien), Zeit- und Geschwindigkeitsanzeigen für grüne Ampeln, Vorbeifahren hinter Bushaltestellen, Grünstreifen als Abtrennung zur Straße, usw.).</p> <p>P5. Attrattività per le ciclabili ad uso quotidiano (a.e. punti di conteggio visibili per le biciclette, poggiapiedi ai semafori, cestini per rifiuti, corsie ciclabili allargate agli incroci (linee di arresto avanzate), indicatori di tempi e velocità per semaforo verde, passare dietro le fermate bus, barriere verdi di separazione alla strada...)</p>	X	X	-
<p>P6. Regelmäßige Instandhaltung im Sommerhalbjahr</p> <p>P6. Manutenzione regolare durante i mesi estivi</p>	X	X	X

P7. Ganzjährige Instandhaltung inklusive Winterdienst P7. Manutenzione regolare tutto l'anno, incluso il servizio invernale	X	X	-
P8. Intermodale Umstiegspunkte P8. Punti di trasferimento intermodale	X	X	X
P9. Sichere Fahrradabstellanlagen an Unterwegs-/ Zielorten P9. Parcheggi sicuri per le biciclette nei luoghi di viaggio/destinazione	X	X	X
P10. Durchgehende, einheitliche Beschilderung P10. Segnaletica continua e uniforme	X	X	X
P11a. Querungen mit dem MIV vermeiden; wo nicht vermeidbar, Vorrang für den Radverkehr P11a. Evitare gli attraversamenti con DE; se non evitabili, dare priorità al traffico ciclistico	X	-	-
P11b. Bei Querungen mit privaten Straßen und Einfahrten, Güter- und Forstwegen, Konsortialwegen und wenig befahrenen Nebenstraßen, Vorrang für den Radverkehr P11b. In corrispondenza di incroci con strade private e accessi, strade di trasporto merci e forestali, strade consorziali e strade secondarie con poco traffico, dare la priorità al traffico ciclistico.	X	X	-
P12. Mischverkehr mit MIV (Anrainer) oder Fußverkehr möglich P12. Traffico misto con DE (residenti vicini) o traffico pedonale possibile	-	X	X
P13. Kompakter und flacher Bodenbelag, ohne lose Elemente oder Schlaglöcher P13. Pavimentazione compatta e piana, senza elementi che si staccano o buche	X	X	-
P14. Befahrbare Mindestbreite B bei Einrichtungsfahrradweg P14. Larghezza minima B per pista ciclabile monodirezionale	2,5 m	2 m	1,5 m
P15. Befahrbare Mindestbreite B bei Zweirichtungsfahrradweg	3,5 m	3 m	2,5 m

P15. Larghezza minima pavimentata B per pista ciclabile bidirezionale			
P16. Mindest-Kurvenradius (in der Achse) P16. Raggio minimo di curvatura (misurato nell'asse)	22 m	10 m	10 m
P17. Maximale Längsneigung P17. Massima pendenza longitudinale	4 %	6 %	8 %
P18. Mindest-Kuppenradius P18. Raggio minimo del raccordo verticale convesso	80 m	40 m	40 m
P19. Mindest-Wannenradius P19. Raggio minimo del raccordo verticale concavo	50 m	25 m	25 m
P20. Querneigung (2,5 % für die Wasserableitung; die größeren Werte betreffen die Erhöhungen in den Kurven, welche in Bezug auf den Radius und die Längsneigung zu bestimmen sind.) P20. Pendenza trasversale (2,5 % per il deflusso acque, mentre i valori maggiori riguardano le sopraelevazioni in curva da valutare in base al raggio di curvatura e alla pendenza longitudinale)	2,5 - 5 %	2,5 - 8 %	2,5 - 8 %
P21. Minimale Sichtweite P21. Distanza di visibilità minima	30 m	20 m	20 m
P22. Ev2 [MPa] Verformungsmodul des Unterbaus von Radwegen P22. Modulo di deformazione Ev2 [MPa] del sottofondo della pavimentazione stradale di piste ciclabili	80 MPa	60 MPa	60 MPa
P23. Verhältnis der Verformungsmodule des Unterbaus von Radwegen EV1/Ev2 P23 Relazione dei moduli di deformazione EV1/Ev2 del sottofondo della pavimentazione stradale di piste ciclabili	< 2,5	< 2,5	< 2,5
7. In Fällen, wo ein Radweg in mehrere Kategorien fällt, sind die strengereren und somit qualitativ höheren Parameter der Tabelle VIII-01 anzuwenden.		7. Nei casi in cui un percorso ciclabile rientri in più di una categoria, si applicano i parametri più severi e quindi più elevati della tabella VIII-01.	

<p>8. Bei Fahrradschnellwegen (RS) müssen parallele Gehwege in der Regel räumlich getrennt werden. Ausgenommen sind Abschnitte mit geringem Fußgängerverkehr.</p>		<p>8. In caso di piste ciclabili veloci (RS), i percorsi pedonali paralleli devono essere generalmente separati fisicamente. Fanno eccezione i tratti con poco traffico pedonale.</p>
<p>9. Bei der parallelen Führung von Fahrradwegen und stark befahrenen Straßen ist auf eine physische Abtrennung beider Infrastrukturen zu achten. Dabei soll neben dem Sicherheitsaspekt ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung der Abtrennung gelegt werden. Straßenbegleitende Zweirichtungsradwege sind innerorts nicht empfohlen, da diese vor allem beim Abbiegen der Radfahrer über die Fahrspuren des motorisierten Verkehrs ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen. Hier sind straßenbegleitende Radwege auf beiden Seiten der Straße zu bevorzugen.</p>		<p>9. L'impostazione parallela di piste ciclabili e strade trafficate deve garantire la separazione fisica delle due infrastrutture. Oltre all'aspetto della sicurezza, occorre prestare particolare attenzione alla progettazione della separazione. Le corsie ciclabili bidirezionali sul ciglio della strada non sono raccomandate nelle aree urbane, perché comportano un maggiore rischio per la sicurezza, specialmente quando i ciclisti girano attraverso le corsie del traffico motorizzato. Le piste ciclabili su entrambi i lati della strada sono preferibili.</p>
<p>10. Fahrradwege müssen derartige Eigenschaften aufweisen, dass der Betriebs- und Instandhaltungsdienst jederzeit effizient durchgeführt werden kann; für eventuelle Notfälle müssen Radwege von den Einsatzkräften leicht erreichbar sein (Abmessungen und Gewichte von Einsatzfahrzeuge, feste Hindernisse, usw.).</p>		<p>10. I percorsi ciclabili dovranno presentare caratteristiche tali da poter essere gestiti e mantenuti in efficienza durante tutto il loro sviluppo; in caso di emergenza, dovranno inoltre risultare facilmente accessibili alle unità di soccorso (dimensioni e peso dei mezzi d'intervento, ostacoli fissi, ecc.).</p>
<p>11. Der Mindestkurvenradius beträgt bei Asphaltdecken 10 m; bei Vorhandensein von offensichtlichen Schwierigkeiten kann, nach erfolgtem Sicherheitsnachweis durch den Projektanten, der Radius herabgesetzt werden. In diesem Fall ist ein Hinweisschild für eine gefährliche Kurve zu errichten.</p>		<p>11. Il raggio minimo di curvatura è di 10 m per le pavimentazioni in conglomerato bituminoso; in presenza di difficoltà evidenti, dopo la verifica di sicurezza da parte del progettisti, il raggio può essere ridotto. In tal caso va installato il segnale di curva pericolosa.</p>
<p>12. Bei Fahrradschnellwegen (RS) beträgt der Mindestkurvenradius 22 m. Je höher die Fahrgeschwindigkeit, desto größer sollte der Kurvenradius sein. Je enger der Kurvenradius, desto breiter sollte die Fahrbahn sein.</p>		<p>12. Per piste ciclabili veloci (RS) il raggio minimo di curvatura è di 22 m. Se la velocità di guida è maggiore, allora dovrebbe essere maggiorato anche il raggio della curva. Più stretto è il raggio della curva, più ampia dovrebbe essere la strada.</p>
<p>13. Die maximale Längsneigung beträgt in der Regel bei</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradschnellwegen (RS) 4 %, - Alltags- Fahrradwegen (RA) 6 %, - Freizeit- Fahrradwegen (RF) 8 %. <p>Im Falle von offensichtlichen Schwierigkeiten können folgende Abweichungen vorgenommen werden:</p> <p>a) Längsneigung von max. 6 % auf kurzen Abschnitten in Bezug auf die Gesamtlänge des Projektes (ungefähr 100 m, jedoch von Fall zu</p>		<p>13. La pendenza longitudinali massima è di solito per</p> <ul style="list-style-type: none"> - le piste ciclabili veloci (RS) 4%, - le piste ciclabili ad uso quotidiano (RA) 6%, - le piste ciclabili del tempo libero (RF) 8% <p>In caso di evidenti difficoltà, è possibile effettuare le seguenti deroghe:</p> <p>a) Pendenza longitudinale di max. 6% su tratti brevi rispetto alla lunghezza totale del progetto (indicativamente di 100 m,</p>

<p>Fall zu beurteilen); (gilt nur für Fahrradschnellwege RS)</p> <p>b) Längsneigung von max. 8 % auf kurzen Abschnitten in Bezug auf die Gesamtlänge des Projektes (ungefähr 100 m, jedoch von Fall zu Fall zu beurteilen); (gilt nur für Alltags-Radwege RA)</p> <p>c) Längsneigung von 12 % auf kurzen Abschnitten in Bezug auf die Gesamtlänge des Projektes (ungefähr 100 m, jedoch von Fall zu Fall zu beurteilen); (gilt nur für Freizeit-Fahrradwege RF)</p> <p>Eventuelle Zwischenwerte sind linear zu interpolieren.</p>		<p>comunque da valutare caso per caso); (vale solo per le piste ciclabili veloci RS)</p> <p>b) Pendenza longitudinale di max. 8 % su tratti brevi rispetto alla lunghezza totale del progetto (indicativamente di 100 m, comunque da valutare caso per caso); (vale solo per le piste ciclabili ad uso quotidiano RA)</p> <p>c) pendenza longitudinale del 12 % su tratti brevi rispetto alla lunghezza totale del progetto (indicativamente di 100 m, comunque da valutare caso per caso); (si applica solo alle piste ciclabili del tempo libero RF)</p> <p>I valori intermedi si otterranno mediante interpolazione lineare.</p>
<p>14. Vertikale Anschlüsse können kreisförmig ausgeführt werden.</p> <p>Der Mindestkuppenradius muss 40m (bei Fahrradschnellwegen: 80 m); der Mindestwannenradius 25 m (bei Fahrradschnellwege: 50m) betragen.</p>		<p>14. I raccordi verticali possono essere circolari.</p> <p>Il raggio minimo di raccordo verticale delle curve convesse deve essere di 40 m (per piste ciclabili veloci RS: 80 m); il raggio minimo di raccordo verticale delle curve concave è di 25 m (per piste ciclabili veloci: 50 m).</p>
<p>15. Im Falle von Asphaltdecken muss die Querneigung mindestens 2,5% betragen, damit das Regenwasser abfließt.</p> <p>In Kurven sollten Erhöhungen vorgesehen werden, um die Gefahr einer Ablenkung je nach Krümmungsradius und Gefälle zu verringern. Die maximale Querneigung beträgt 8% (für schnelle Radwege RS: 5%).</p>		<p>15. La pendenza trasversale, nel caso di pavimentazione asfaltata, dovrà risultare superiore al 2,5 % per permettere il deflusso delle acque meteoriche.</p> <p>In curva vanno previste delle sopraelevazioni per ridurre il rischio di svio in funzione del raggio di curvatura e della pendenza in discesa. La pendenza trasversale massima è dell'8% (per piste ciclabili veloci RS: 5%).</p>
<p>16. Bei der Projektierung von Gefälle- und Steigungstrecken sowie von Abschnitten mit engen Kurvenradien oder ungünstigen Sichtverhältnissen sind geeignete Fahrbahnverbreiterungen vorzusehen.</p> <p>Eine zusätzliche Breite von 0,5 m ist in Kurven (aufgrund der Schräglage der Radfahrenden), bei Längsneigungen >6 % (um das Überholen zu ermöglichen) sowie bei hohem Fahrradverkehr vorzusehen.</p>		<p>16. Nella progettazione di tratte caratterizzate da particolari pendenze, curve a piccolo raggio o scarsa visibilità, saranno da prevedere degli adeguati allargamenti della sede viabile.</p> <p>Una larghezza ulteriore di 0,5 m deve essere prevista in curva (a causa della posizione inclinata dei ciclisti) per pendenze longitudinali > 6% (per consentire il sorpasso) e per un elevato traffico di biciclette.</p>
<p>17. Die Sichtweite muss mindestens 20 m (Fahrradschnellwege 30 m) betragen.</p>		<p>17. La distanza di visibilità non dovrà mai risultare inferiore a 20 m (per piste ciclabili veloci 30 m).</p>
<p>18. Der Planer muss bewerten, ob das Vorhandensein von Gefahrenstellen in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn, den Einbau von Geländern und/oder anderen Arten der Abgrenzung des Fahrradweges rechtfertigt. Die eventuell verwendeten Rückhaltesysteme</p>		<p>18. Il progettista dovrà valutare se la presenza di pericoli, nelle immediate vicinanze della sede viabile, giustifichino l'inserimento di parapetti e/o altri tipi di delimitazione del percorso ciclabile. Gli eventuali dispositivi di ritenuta utilizzati allo scopo dovranno</p>

<p>müssen eine wirksame Höhe von mindestens 1,20 m aufweisen.</p>		<p>presentare un'altezza utile mai inferiore a 1,20 m.</p>
<p>19. Fahrradschnellwege (RS) und Fahrradwege für den Alltagsradverkehr (RA) müssen asphaltiert werden bzw. kompakten und flachen Bodenbelag vorweisen, ohne lose Elemente oder Schlaglöcher. Bei Fahrradwegen, welche vorwiegend dem Freizeitradverkehr dienen (RF) oder die aus Gründen des Landschaftsschutzes nicht versiegelt werden dürfen, kann auf eine Asphaltierung verzichtet werden. In diesen Fällen kann auch loses Material verwendet werden, wenn es zu einer befahrbaren Oberfläche verdichtet wird. Insbesondere auf Wegabschnitten ohne Längsneigung wird ein wasserdurchlässiger Belag empfohlen.</p>		<p>19. Le piste ciclabili veloci (RS) e le piste ciclabili ad uso quotidiano (RA) devono essere asfaltate o avere una superficie compatta e piana, senza elementi staccabili o buche. L'asfaltatura può essere eliminata per le piste ciclabili utilizzate principalmente per il tempo libero (RF) o che non possono essere pavimentate per motivi di tutela del paesaggio. In questi casi è possibile inoltre utilizzare materiali sciolti opportunamente compattati a formare una superficie transitabile. In particolare si consiglia per tratti senza pendenza longitudinale una pavimentazione permeabile all'acqua.</p>
<p>20. An gefährlichen Orten sollte die Strecke beleuchtet werden.</p>		<p>20. Nei luoghi pericolosi la pista dovrebbe essere illuminata.</p>
<p>21. Die Beschilderung der Fahrradwege erfolgt gemäß den geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung; die Wegweiser sowie die Hinweis- und Informationstafeln sind übereinstimmend mit dem „Konzept für Beschilderung von Radwegen“ des Landes Südtirol auszuführen.</p>		<p>21. La segnaletica relativa alle piste ciclabili dovrà risultare conforme alle disposizioni del Codice della Strada; i segnali di direzione, indicazione ed informazione dovranno rispondere a quanto previsto dallo “Schema di segnaletica per le piste ciclabili”, redatto dalla Provincia Autonoma di Bolzano.</p>
<p>22. Gemäß L.120/2020 vom 11 September 2020, n. 120 Art. 49: „Dringende Maßnahmen für die Sicherheit der Straßen- und Autobahninfrastruktur“ wurden im Straßenverkehrskodex Anpassungen in Bezug auf die Radmobilität vorgenommen, insbesondere, aber nicht ausschließlich, zur Erhöhung der Sicherheit innerhalb von Ortschaften. Dies umfasst vor allem folgende Artikel im Straßenverkehrskodex:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 3, Abs. 1, Nr. 12/bis) Radfahrstreifen: Fahrradstreifen als Teil der Fahrbahn; • Artikel 3, Abs. 1, Nr. 12/ter) Radschutzstreifen für beide Fahrtrichtungen: Regelung des Radfahrens gegen die Einbahn; • Artikel 3, Abs. 1, Nr. 7/bis) Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS): erweiterte und vorgezogene Haltelinie für Fahrräder an Kreuzungen; • Artikel 2, Abs. 2 E/bis: Innerörtliche 		<p>22. Ai sensi della L.120/2020 dell'11 settembre 2020, n. 120 art. 49: "Misure urgenti per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali", sono stati apportati adeguamenti al Codice della Strada in relazione alla mobilità ciclistica, in particolare, ma non esclusivamente, per aumentare la sicurezza all'interno dei centri abitati. Questo include principalmente i seguenti articoli del Codice della Strada:- Articolo 3, comma 1, n. 12/bis) Piste ciclabili: Piste ciclabili come parte della carreggiata; - Articolo 3, comma 1, n. 12/ter) Corsie ciclabili per entrambi i sensi di marcia: Regolamentazione del ciclismo contro il traffico a senso unico; - Articolo 3, comma 1, n. 7/bis) Corsia d'emergenza ciclabile ampliata (ARAS): linea di arresto ampliata e avanzata per le biciclette alle intersezioni; - Articolo 2, paragrafo 2 E/bis: Corsia ciclabile interna alla città. In una futura guida di progettazione per l'Alto Adige, la realizzazione di piste ciclabili, per</p>

<p>Fahrradstraße.</p> <p>In einem zukünftigen Planungsleitfaden für Südtirol werden für Fahrradinfrastrukturen die Umsetzung von Fahrradstreifen, beispielsweise entlang von untergeordneten Straßen, definiert.</p>		<p>esempio lungo le strade secondarie, sarà definita per le infrastrutture ciclabili.</p>
<p>23. Bei Pässestraßen kann der Fahrradstreifen parallel zur Straßenfahrbahn, getrennt mittels überfahrbarer oder nicht überfahrbarer Bodenmarkierung laut Straßenverkehrsordnung und je nach Verfügbarkeit der Fläche angeordnet werden. Dieser Fahrradstreifen laut Bild VIII-04 ist ausschließlich für bergauffahrende Fahrräder möglich.</p> <p>Diese Konfiguration oder alternative Lösungen müssen aufgrund der besonderen Randbedingungen immer in Abstimmung mit dem Straßenbetreiber erfolgen.</p>		<p>23. Nel caso di passi di montagna, la corsia ciclabile può essere disposta parallelamente alla carreggiata, separata da una segnaletica orizzontale, insormontabile o sormontabile in conformità alle norme della circolazione stradale ed alla disponibilità di spazio. Questa corsia ciclabile può essere realizzata solo per la direzione in salita (vedi figura VIII-04).</p> <p>Tale configurazione, o soluzioni alternative dovute alle particolari condizioni al contorno, dovranno sempre essere definite in accordo con il gestore della strada.</p>
<p>24. Technische Wartungsplätze sind vorzusehen, welche in Form von Erweiterungen der Fahrbahn für das Abstellen der Wartungsfahrzeuge während der Wartungsarbeiten, errichtet werden.</p> <p>Diese Plätze müssen in der Nähe von Orten angeordnet werden, an welchen mit häufigen Wartungsarbeiten zu rechnen ist.</p>		<p>24. Si devono prevedere delle piazzole tecniche per la manutenzione, costituite da degli allargamenti della sede stradale per la sosta dei veicoli di manutenzione durante le operazioni della manutenzione.</p> <p>Questi posti devono essere situati vicino a luoghi in cui si prevedono frequenti lavori di manutenzione.</p>

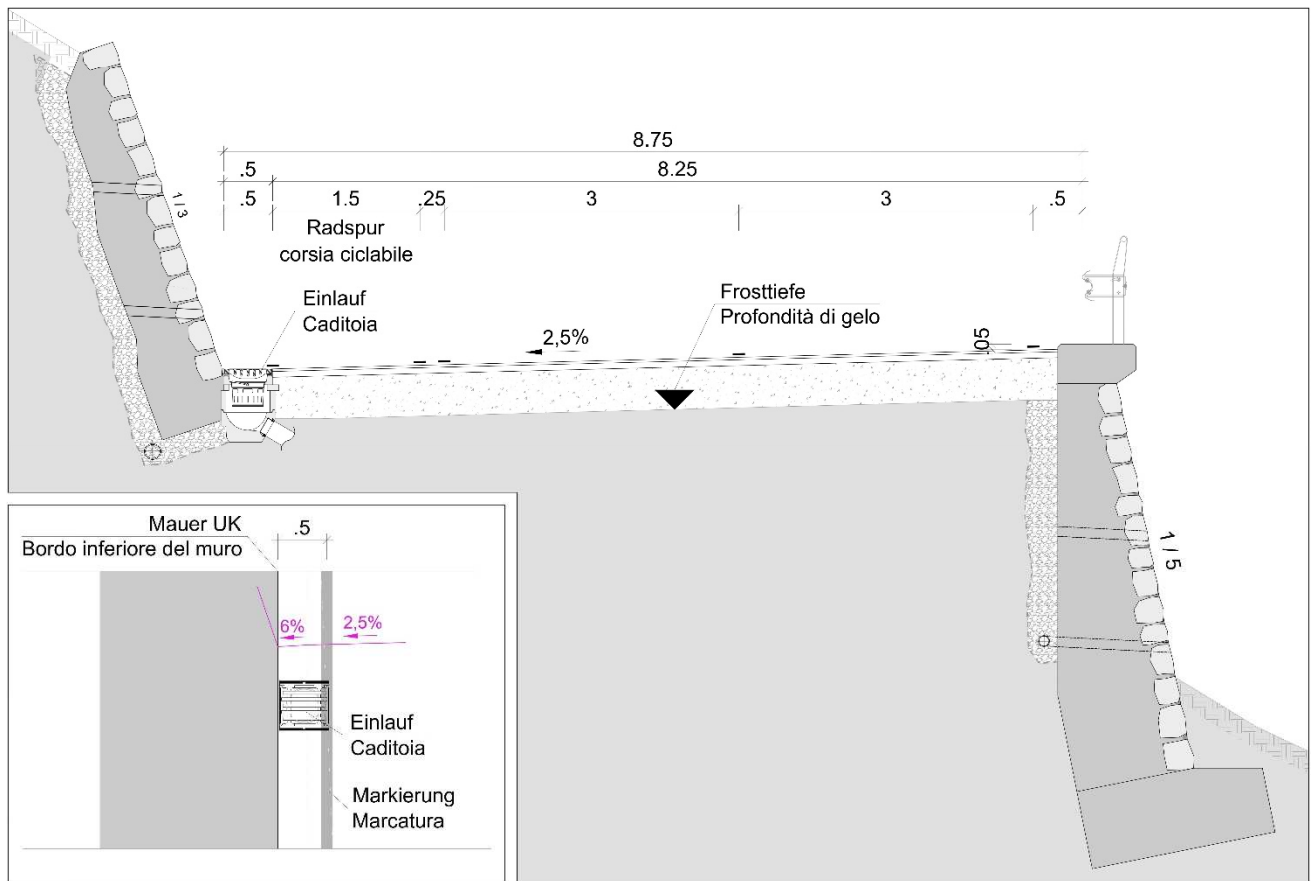


Bild VIII-04 Passtraßen mit Fahrradstreifen **Fig. VIII-04 Strade di passi di montagna con corsia ciclabile**

Gehwege	IX - Art. 106	Percorsi pedonali
----------------	----------------------	--------------------------

1. Bei der Planung von Gehwegen müssen sowohl die Nutzerzahlen als auch die Verkehrszahlen und Geschwindigkeitsbegrenzungen der angrenzenden Straße erhoben und als Dimensionierungsgrundlage herangezogen werden.

1. Nella progettazione di percorsi pedonali, sia il numero di utenti che i dati di traffico e i limiti di velocità della strada adiacente devono essere raccolti e utilizzati come base per il dimensionamento.

2. Die Mindestbreite für Gehwege beträgt - nach Abzug des Raumbedarfs der Straßeneinrichtung, der Parkplätze, der Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, des seitlichen Sicherheitsraumes, usw. - mindestens 1,50 m. Bei vorhandenen objektiven Schwierigkeiten kann auf kurzen Abschnitten die genannte Breite auf 90 cm reduziert werden. Bei nachweislichem Bedarf sollen die Breiten in 75 cm – Schritten angehoben werden.

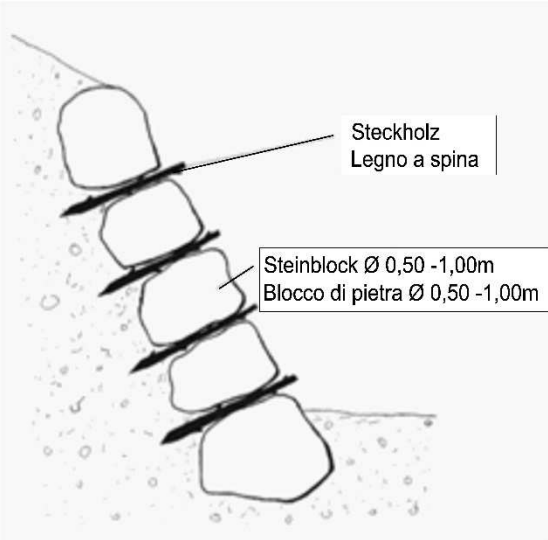
2. I marciapiedi dovranno presentare - al netto di tutti gli ingombri dovuti alla presenza di arredi stradali, di parcheggi, di fermate per il trasporto pubblico locale, di franchi liberi destinati alla sicurezza stradale, ecc. - una larghezza minima di 1,50 m. In presenza di oggettive difficoltà, detta larghezza potrà essere ridotta per brevi distanze fino a raggiungere, un minimo di cm 90. In caso di necessità, è necessario aumentare le larghezze a passi di 75 cm.

3. Sollte über einen längeren Abschnitt ein stark verschmälerter oder kein Gehweg vorgesehen sein, muss dies entsprechend

3. In previsione di un lungo tratto senza percorso pedonale oppure con un percorso pedonale molto stretto, il progetto ne dovrà

begründet und von der für die Genehmigung des Projektes zuständigen Stelle, genehmigt werden.		contenere un'adeguata motivazione e dovrà essere approvato dalle strutture competenti per l'approvazione del progetto.
4. Bei der Errichtung von Gehwegen sind in jedem Fall die geltenden Normen betreffend Beseitigung und Überwindung von architektonischen Hindernissen einzuhalten.		4. Nella realizzazione di percorsi pedonali saranno in ogni caso da rispettare le vigenti norme riguardanti l'eliminazione ed il superamento delle barriere architettoniche.

ABSCHNITT IX STÜTZBAUWERKE UND LANDSCHAFTSGESTALTUNG		CAPO IX OPERE DI SOSTEGNO E SISTEMAZIONE PAESSAGISTICA
Stützbauwerke	IX - Art. 107	Opere di sostegno
1. Als Stützbauwerke gelten Konstruktionen, die ab Bodenkote eine oberirdische Höhe größer als 1 m aufweisen (Bauwerke mit geringerer Höhe gelten als einfache Bordsteine).		1. Per opere di sostegno si intendono opere con un'altezza fuori terra maggiore di 1 m (opere con altezze inferiori vengono considerate come semplici cordoli).
2. Stützbauwerke können, je nach Typ, bergseitig mit einer Neigung von maximal 3:1 und talseitig mit einer Maximalneigung von bis zu 8:1 ausgeführt werden. In Ausnahmefällen sind talseitig senkrechte Mauern erlaubt. Stützbauwerke sollen geringe Wartung und Kontrolle benötigen und eine lange Funktionalität und Dauerhaftigkeit bieten.		2. Le opere di sostegno possono essere realizzate, a seconda del tipo, con una pendenza massima di 3:1 verso monte e di 8:1 verso valle. In casi eccezionali sono ammesse lato valle anche muri verticali. Le opere di sostegno devono richiedere manutenzione e controlli minimi e garantire una elevata funzionalità e durabilità nel tempo.
3. Bei der Planung und Ausführung von Stützbauwerken ist besonders auf die ästhetische Gestaltung und die Einbindung in die Landschaft zu achten.		3. Durante la progettazione e la realizzazione delle opere di sostegno va posta particolare attenzione al design e all'integrazione nel paesaggio.
4. Die Arten von Stützbauwerken sind im Allgemeinen folgende:		4. I tipi di opere di sostegno generalmente sono i seguenti:
<ul style="list-style-type: none"> • Schwergewichtsmauern 		<ul style="list-style-type: none"> • Opere di sostegno a gravità
<ul style="list-style-type: none"> • Winkelstützmauern 		<ul style="list-style-type: none"> • Muri in c.a. a mensola
<ul style="list-style-type: none"> • Unverankerte und verankerte Stützwände 		<ul style="list-style-type: none"> • Paratie con e senza tiranti
5. In Abstimmung mit dem Auftraggeber können auch andere Arten und Systeme von Stützbauwerken zur Anwendung kommen.		5. In accordo con il committente possono essere impiegati anche altri tipi o sistemi di opere di sostegno.
6. Alle Stützbauwerke müssen mit einer ausreichend bemessenen Entwässerung ausgestattet sein, damit die Standsicherheit nicht durch Wasserdruck an der Mauerrückseite gefährdet ist.		6. Tutte le opere di sostegno devono essere dotate di sistemi di scolo delle acque adeguatamente dimensionati, in modo tale che la pressione dell'acqua alle spalle della struttura non ne comprometta la sicurezza statica.
7. Bei regelmäßig bewirtschafteten Flächen muss auf unterhalb befindlichen Stützbauwerken im Normalfall, ohne spezifische Gefahren technischen oder natürlichen Ursprungs, ein Zaun (Höhe $\geq 1,0$ m) angebracht werden.		7. Nel caso di terreni regolarmente coltivati, situati a tergo dell'opera di sostegno, va installata, in condizioni normali senza specifici pericoli di origine tecnica o naturale, una recinzione (altezza $\geq 1,0$ m) sull'opera stessa.

Gestaltung von Böschungen	IX - Art. 108	Modellazione di pendii
1. Böschungen sollten möglichst mit natürlichen Baumaterialien hergestellt und harmonisch in die Landschaft eingebunden werden.		1. I pendii vanno eseguiti, ove possibile, con materiali da costruzione naturali e va curato l'inserimento armonioso nel paesaggio.
2. Zur Ausführung kommen im Allgemeinen:		2. I tipi di interventi generalmente sono i seguenti:
- Krainerwände		- Pareti Krainer palificate in legno
- Nagelwände		- pareti chiodate
- Bewehrte Erde		- Terre armate
- Zyklopenmauern		- Muri in massi ciclopici
- Bepflanzte Blocksteinmauer		- Muro in massi e piante
- Gabbionen		- gabbioni
		
Bild IX-01 Bepflanzte Blocksteinmauer		- Fig. IX-01 muro in massi e piante
3. Die Schutzkonstruktionen mit Hölzern und Pflanzen verlangen die richtige Auswahl der Baustoffe, die handwerkliche Fähigkeit für den Bau und die fachliche Auswahl der richtigen Sträucher, Pflanzen und Saatgut.		3. Le opere di stabilizzazione superficiale con palificate in legno e piantumazione richiedono una corretta scelta dei materiali costruttivi, una specifica abilità/competenza manuale nell'esecuzione ed una selezione con cognizione specialistica di idonei arbusti, piante e seminagioni.

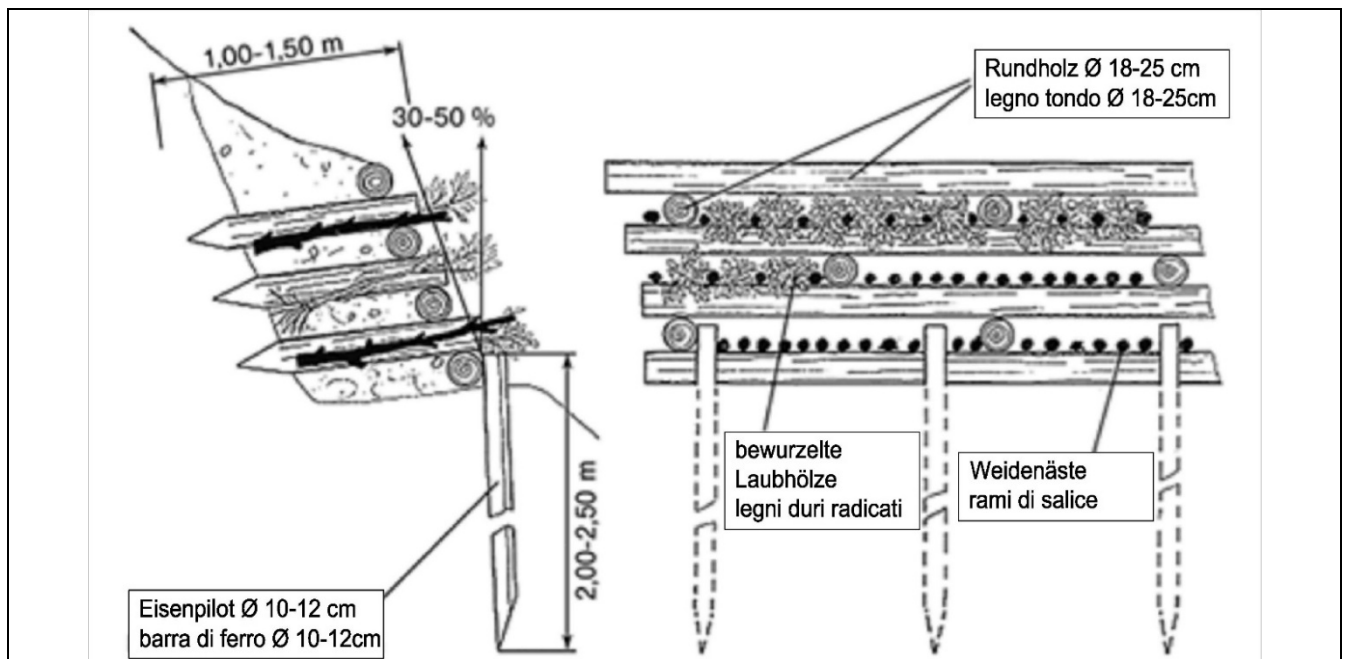


Bild IX-02 Krainerwände

Fig. IX-02 pareti Krainer palificate in legno

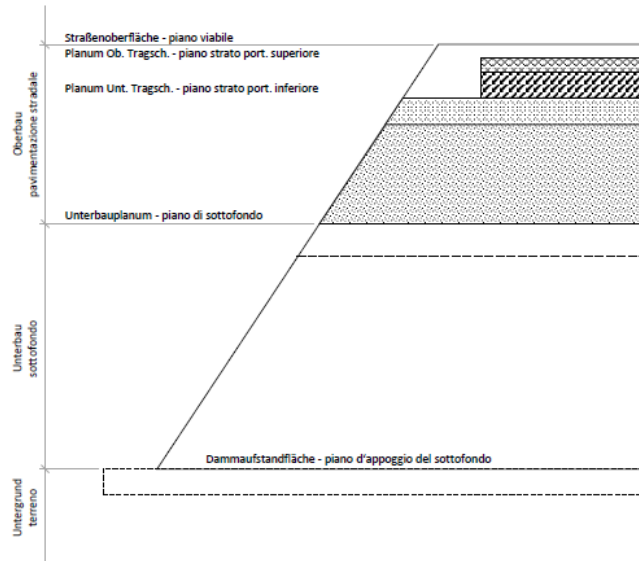
Planung, Bau und Erhaltung	IX – Art. 109	Progettazione, costruzione e manutenzione
1. Für Stützbauwerke muss eine Lebensdauer von mindestens 50 Jahren angestrebt werden. In Abstimmung mit dem Auftraggeber kann eine andere Lebensdauer festgelegt werden.		1. Per le opere di sostegno, deve essere prevista una vita utile di almeno 50 anni. In accordo con il committente è possibile definire una durata di vita utile diversa.
2. Stützbauwerke müssen so geplant werden, dass die Sicherheit mit einer einfachen jährlichen Inspektion und Wartung gewährleistet ist.		2. Le opere di sostegno devono essere progettate in modo tale da necessitare, per quanto possibile, di una ispezione semplice e una manutenzione annuale.
3. Im Rahmen des Projektes muss ein Programm für die ordentliche Instandhaltung des Stützbauwerkes sowie bei permanenten Anker ein Überwachungsplan zur Überprüfung des Tragverhaltens erstellt werden.		3. Nel progetto deve essere definito un programma di manutenzione ordinaria per l'opera di sostegno e in caso di ancoraggi permanenti un piano di monitoraggio per verificare il comportamento dell'ancoraggio nel tempo.
4. Für den Bau der Stützbauwerke sollten möglichst Baustoffe aus der nahen Umgebung verwendet und ressourceneffizient eingesetzt werden.		4. Per la costruzione delle opere di sostegno va previsto, ove possibile, l'impiego di materiali da costruzione provenienti dalle zone limitrofe e l'utilizzo efficiente delle risorse.
5. Bei Stützbauwerken muss für die gesamte Struktur frost- tausalzbeständiger Beton verwendet werden. Die vorgeschriebenen Expositionsklassen nach den geltenden Normen schreiben die entsprechenden Betonfestigkeiten und Betondeckungen vor.		5. Le opere di sostegno vanno realizzate interamente con calcestruzzo resistente al gelo e disgelo in presenza di sali. In base alle classi di esposizione definite dalle normative vigenti è necessario prevedere le adeguate classi di resistenza e il relativo copriferro. Per ogni elemento esposto va comunque rispettato un copriferro minimo di 4 cm.

<p>Auf jeden Fall muss für alle ausgesetzten Teile eine Mindestbetondeckung von 4 cm eingehalten werden.</p>		
<p>6. Bei permanenten Ankern, insbesondere bei aktiven Ankern, müssen alle notwendigen konstruktiven Maßnahmen getroffen werden, um die Dauerhaftigkeit und Leistungsfähigkeit des Ankersystems zu gewährleisten. Die Verankerungen müssen fachgerecht ausgeführt und die Spannköpfe der permanenten Anker jederzeit inspizierbar sein.</p>		<p>6. Nel caso di ancoraggi permanenti, in particolar modo per quelli attivi, devono essere adottati tutti gli accorgimenti costruttivi necessari a garantire la durabilità e l'efficienza del sistema dei tiranti. L'ancoraggio deve essere eseguito a regola d'arte e le testate degli ancoraggi permanenti devono essere ispezionabili in qualsiasi momento.</p>

ABSCHNITT X BAUTECHNISCHE DETAILS		CAPO X DETTAGLI COSTRUTTIVI
Aufbau einer Asphaltstraße	X - Art. 110	Struttura di una strada con pavimentazione bituminosa

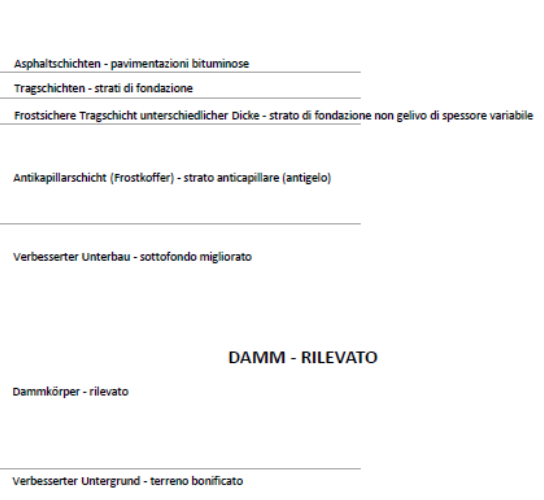
Aufbau einer Asphaltstraße

Bild X-01: Straßenaufbau



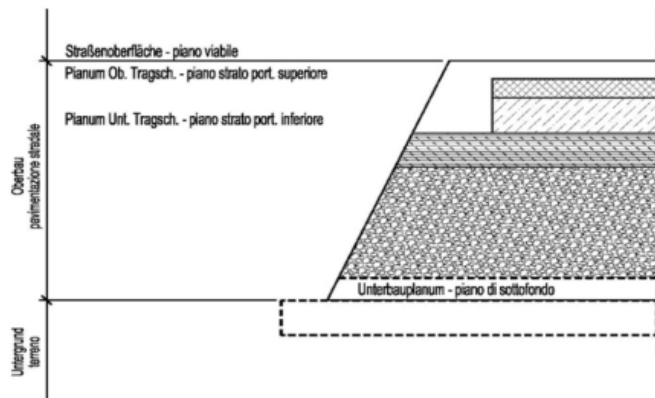
Struttura di una strada con pavimentazione bituminosa

Fig. X-01: Struttura della strada



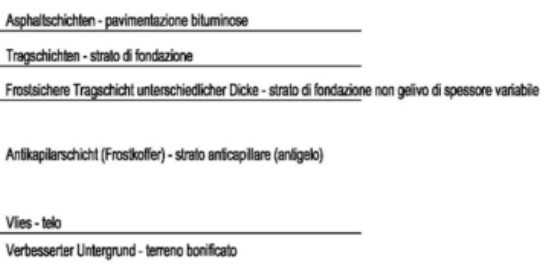
Aufbau einer Asphaltstraße

Bild X-01: Straßenaufbau



Struttura di una strada con pavimentazione bituminosa

Fig. X-01: Struttura della strada



EINSCHNITT - TRINCEA

Bild X-01 Straßenaufbau		Fig. X-01 Struttura della strada

Anwendungsbereich	X - Art. 111	Ambito di applicazione
<p>1. Für den Straßenkörper wird auf die technischen Richtlinien und das Verzeichnis der Bezugsbauweisen zur Dimensionierung von Asphaltstraßen der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol verwiesen (Beschluss der Landesregierung Nr. 12 vom 12.01.2016). Im Allgemeinen muss der Oberbau je nach Verkehrstyp und der Frosteindringtiefe dimensioniert werden. Die technischen Richtlinien und das Verzeichnis der Bezugsbauweisen von Asphaltstraßen der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol bieten den Straßenbauern eine Reihe von Schichtpaketen für den Oberbau von Verkehrsflächen, welche für das Verkehrsaufkommen und die klimatischen Bedingungen in der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol geeignet sind.</p>		<p>1. Per il corpo stradale si fa riferimento alle direttive tecniche ed al Catalogo per il dimensionamento delle pavimentazioni stradali della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige (delibera G.P. n. 12 del 12.01.2016). In generale la sovrastruttura deve essere dimensionata secondo il tipo di traffico e la profondità di protezione al gelo necessaria. Le direttive tecniche ed il Catalogo delle pavimentazioni stradali offrono all'ingegnere stradale una serie di pavimentazioni valide per le condizioni di traffico e ambientali tipiche della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige.</p>
<p>2. Der Anwendungsbereich des Verzeichnisses der Bezugsbauweisen von Asphaltstraßen umfasst sowohl die Planung neuer Straßen als auch die außerordentliche Instandhaltung, welche die vollständige Erneuerung des Oberbaus vorsieht.</p>		<p>2. L'ambito di applicazione del Catalogo delle pavimentazioni stradali riguarda sia la progettazione di nuove strade che gli interventi di manutenzione straordinaria che prevedono il rifacimento totale della pavimentazione.</p>
<p>3. Behandelt werden Asphalt-schichten und die halbstarren Schichten des Oberbaus. Zum Einsatz gelangen die üblicherweise für das Straßennetz der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol verwendeten Baustoffe, einschließlich Recyclingmaterial wie Asphalt-Fräs-gut sowie kalk- und/oder zementstabilisiertes Material. Für das bituminöse Mischgut sämtlicher angeführter Asphalt-schichten kommt modifiziertes Bitumen des Typs „Hard“ zum Einsatz. Die Eigenschaften der Baustoffe (bituminöse Beläge, Straßenunterbau, Recyclingbaustoffe) entsprechen den Anforderungen der jeweiligen Technischen Richtlinien der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol, welche regelmäßig aktualisiert und online veröffentlicht werden.</p>		<p>3. Le pavimentazioni considerate sono di tipo flessibile e di tipo semirigido. I materiali previsti sono quelli usualmente impiegati sulla rete stradale della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige, compresi quelli di riciclo, quali il conglomerato bituminoso di recupero (fresato) e le terre stabilizzate con calce e/o cemento. I conglomerati bituminosi di tutte le pavimentazioni proposte sono stati considerati con impiego di bitume modificato di tipo hard. Le caratteristiche dei materiali (pavimentazioni bituminose, sottofondi stradali, materiali riciclati) corrispondono a quelle contenute nelle Norme Tecniche della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige, che vengono aggiornate regolarmente e pubblicate online.</p>
<p>4. Das Verzeichnis der Bezugsbauweisen von Asphaltstraßen geht von vier Klimabereichen in unterschiedlichen Höhenlagen aus. Für jeden Klimabereich werden die entsprechenden Schichtpakete mit Bezug auf drei Tragfähigkeitsstufen des Unterbaus und neun Verkehrsklassen angeführt, die als Standardachslasten zu je 80 kN bei Radpaaren</p>		<p>4. Il Catalogo delle pavimentazioni stradali prevede 4 zone climatiche individuate in relazione alla loro altitudine. Per ogni zona vengono indicate pavimentazioni riferite a tre livelli di portanza del sottofondo e nove classi di traffico espresse in termini di assi standard da 80 kN a ruote gemellate (ESAL). (attuali dati del traffico con</p>

(ESAL) ausgedrückt werden (aktuelle Verkehrsdaten mit ESAL Berechnungen zu den wichtigsten Verkehrswegen der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol werden in regelmäßigen Abständen online veröffentlicht).		calcolo ESAL per le strade principali della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige vengono pubblicate regolarmente online)
5. Für alle übrigen Straßen muss der Achsenäquivalenzkoeffizient abgeleitet werden, und zwar auf Basis der ermittelten Verkehrszusammensetzung und der Anzahl der geschätzten Schwerfahrzeuge.		5. Per tutte le altre strade il valore ESAL deve essere ricavato sulla base della composizione dei veicoli (spettro di traffico) e dal numero stimato di veicoli pesanti .
6. Der Nachweis und die Projektierung von Seiten des Projektanten aufbauend auf Proben vor Ort und den zu erwartenden Verkehr sind auf jeden Fall notwendig.		6. La verifica e la progettazione da parte del progettista in base alle prove in sito ed al traffico previsto restano in ogni caso necessarie.
Begriffe und Aufbau	X - Art. 112	Descrizione e Struttura
Oberbau Der Oberbau ist jener Teil des Straßenkörpers, der aus verschiedenen Schichten unterschiedlicher Materialien und Stärke besteht, deren Aufgabe es ist, die Verkehrslasten aufzunehmen, zu verteilen und an den Unterbau abzuleiten, sowie die Sicherheit und den Fahrkomfort der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.		Pavimentazione stradale La pavimentazione stradale o sovrastruttura è la parte del corpo stradale costituita da un insieme di strati sovrapposti, di materiali e spessori diversi aventi funzione di sopportare le azioni indotte dal traffico e di trasmetterle e distribuirle, opportunamente attenuate, al terreno di appoggio (sottofondo), nonché di garantire agli utenti condizioni di sicurezza e comfort di marcia.
Unterbau Der Unterbau ist das Schichtpaket zwischen Oberbau und Untergrund, in dem die Verkehrslasten aufgenommen und abgetragen werden. Der Unterbau muss unter allen klimatischen Bedingungen gute Tragfähigkeitsverhältnisse garantieren und es müssen deshalb entsprechende Maßnahmen zum Schutz vor Wasser- und Frosteinfluss getroffen werden..		Sottofondo Il sottofondo è il pacchetto di strati tra la sovrastruttura e il terreno di appoggio, in cui i carichi del traffico vengono assorbiti e scaricati. Il sottofondo deve garantire una buona capacità portante in tutte le condizioni climatiche e devono quindi essere prese misure appropriate di protezione dagli effetti dell'acqua e del gelo.

<p>Tragschichten</p> <p>Die Tragschichten bilden jenes Schichtpaket des Oberbaus, welches auf dem Unterbau aufliegt und die Basis der Asphaltsschichten bildet. Dieses Schichtpaket kann als ungebundene Tragschicht errichtet werden. Gegebenenfalls können die Tragschichten mit Zement und/oder Kalk verfestigt – gebunden werden. Wahlweise kann auch Recyclingmaterial (Bauschutt, Asphalt-Fräsgut, alte Tragschichten, Aushubmaterial, usw.) verwendet werden. Sämtliches Material muss den Vorgaben der UNI EN 13242 entsprechen.</p> <p>Eine Stabilisierung der Schichten mit geeigneten Bindemitteln ist nur dann erforderlich, wenn beim Einbau die erforderliche Tragfähigkeits- und Frostbeständigkeit gemäß den Technischen Richtlinien der Autonomen Provinz Bozen–Südtirol nicht erreicht werden kann.</p>		<p>Strati di fondazione</p> <p>Gli strati di fondazione costituiscono il pacchetto della pavimentazione stradale appoggiato sul sottofondo e che costituisce la base degli strati di asfalto. Possono essere realizzati con misto granulare oppure con materiali di riciclo conformi alla normativa UNI EN 13242 (scarti di costruzione e demolizione di opere edili, fresato di conglomerato bituminoso, vecchia fondazione stradale, materiali provenienti dagli scavi, ecc.), con e senza trattamento di stabilizzazione con cemento e/o calce.</p> <p>La stabilizzazione si rende necessaria solo quando l'impiego diretto non consente di raggiungere i requisiti di portanza e di stabilità al gelo previsti dalle Norme Tecniche di Capitolato.</p>
<p>Ungebundene Tragschichten</p> <p>Ungebundene Tragschichten bestehen aus einem Gemisch von Primärmaterial, welches zumeist in einer einzigen Kornklasse 0/D verfügbar ist.</p>		<p>Misto granulare</p> <p>Il misto granulare naturale è una miscela di aggregati di primo impiego generalmente disponibile in frazione unica 0/D.</p>
<p>Gebundene Tragschicht mit Zement und/oder Kalk</p> <p>In diesem Fall wird die Tragschicht aus zementstabilisiertem Lockermaterial und Zuschlägen (ggf. nach einer Vorbehandlung mit Kalk) errichtet und stellt damit eine wirksame Alternative zu einer ungebundenen Tragschicht dar.</p> <p>Kalk wird dann zusätzlich zum Zement verwendet, wenn das zu stabilisierende Material eine Plastizitätszahl $IP > 6$ aufweist, sprich wenn das Zuschlagsgemisch einen erheblichen Anteil tonhaltiger (plastischer) Feinstoffe aufweist.</p> <p>Die Wahl der Art des Bindemittels (Kalk und/oder Zement) und die Dosierung zum Erreichen der geforderten Leistungskennwerte müssen im Rahmen einschlägiger Laboruntersuchungen erfolgen.</p>		<p>Fondazione stabilizzata a cemento e/o calce</p> <p>La tecnica consiste nella realizzazione di strati di fondazione con miscele di terre e di aggregati stabilizzate a cemento (eventualmente dopo un pre-trattamento con calce) e rappresenta una valida alternativa al tradizionale impiego di misti granulari.</p> <p>L'impiego della calce, in aggiunta al cemento, si rende necessario nei casi in cui il materiale da stabilizzare presenta un indice di plasticità $IP > 6$, cioè quando la miscela di aggregati contiene una significativa presenza di materiali fini (plastici) di natura argillosa.</p> <p>L'individuazione del tipo di legante (calce e/o cemento) e del dosaggio da adottare per il raggiungimento delle prestazioni previste devono scaturire da specifiche indagini di laboratorio.</p>

<p>Gebundene Tragschicht mit Zement und Schaumbitumen oder Bitumenemulsion</p> <p>Dabei wird die untere Tragschicht zunehmend aus einem Gemisch gefertigt, das neben Zement auch Schaumbitumen oder Bitumenemulsion als Bindemittel enthält. Dieses Verfahren wurde im Rahmen des Kaltrecyclings von Fahrbahndecken entwickelt, kommt aber auch beim Neubau zum Einsatz. Damit steht nicht nur eine breitere Palette von Zuschlagstoffen (natürliche oder recycelte, entsprechend UNI EN 12522) zur Verfügung, sondern dadurch können auch die Tragfähigkeit und die Lebensdauer im Vergleich zu herkömmlichen hydraulisch gebundenen Schichten erhöht werden.</p>		<p>Fondazione stabilizzata a cemento con bitume schiumato e/o emulsione bituminosa</p> <p>In questo caso lo strato di fondazione viene realizzato con miscele che oltre al cemento contengono anche un legante bituminoso in forma di schiuma o di emulsione bituminosa. Questa tecnica è stata sviluppata nell'ambito del riciclaggio a freddo delle pavimentazioni stradali, ma viene impiegata anche nella costruzione di nuove pavimentazioni sia per l'opportunità di utilizzare una più vasta gamma di aggregati (naturali o di riciclo purché conformi alla normativa UNI EN 12522), che per il maggiore livello prestazionale offerto rispetto al misto cementato.</p>
<p>Asphaltschichten</p> <p>Bei flexiblen Fahrbahndecken werden über den Tragschichten die im Heißmischverfahren hergestellten Asphaltschichten eingebaut: bitumengebundene Tragschicht, Binder- und Deckschicht.</p>		<p>Pavimentazioni bituminose</p> <p>Nelle pavimentazioni flessibili al di sopra dello strato di fondazione vengono stesi gli strati di conglomerato bituminoso a caldo: strato di base, binder e tappeto di usura.</p>
<p>Bitumengebundene Tragschicht im Heißeinbau</p> <p>Die bitumengebundene Tragschicht wird aus bituminösem Mischgut im Heißmischverfahren hergestellt, das nach Gewicht oder Volumen dosiert wird und aus primären Gesteinskörnungen, Asphalt-Fräsgrut, Bitumen und Zusätzen besteht. Als Bindemittel ist ein polymermodifiziertes Bitumen – „Hard“-Bitumen – vorgesehen.</p>		<p>Strato di base in conglomerato bituminoso a caldo</p> <p>Lo strato di base a caldo è un conglomerato bituminoso, dosato a peso o a volume, costituito da aggregati lapidei di primo impiego, conglomerato di recupero (fresato), bitume e additivi. Come legante è stato previsto l'impiego di un bitume modificato con polimeri di tipo "hard".</p>

<p>Bitumengebundene kaltrecycelte Tragschicht</p> <p>Bei kaltrecycelten Tragschichten werden polymermodifizierte Bitumenemulsionen und Zement verwendet. Der hohe Bitumenemulsionsanteil, das polymermodifizierte Bitumen als Bindemittel und der Zement verleihen dem Gemisch eine höhere Zähigkeit und Ermüdungsfestigkeit. Die Wiederverwertung und Aufbereitung des recycelten Mischgutes im Kalteinbau kann mit mobilen Anlagen, die zeitweilig neben der Baustelle eingerichtet werden, oder unmittelbar am Einbauort mit einem Recycling-Zug erfolgen, der aus einer Asphaltfräse, einem Bodenstabilisierer (Pulvimixer) zum gleichmäßigen Brechen des Fräsgutes und Vermischen mit Bitumenemulsion und Zement, einem Wassertank, einem Bitumenemulsionstank, sowie Grader, Rüttel- und Gummiradwalze besteht.</p>		<p>Base riciclata a freddo con emulsione di bitume modificato</p> <p>Nel conglomerato riciclato a freddo per strati di base si utilizzano emulsioni di bitume modificato e cemento. La notevole presenza di emulsione bituminosa, il legante bituminoso modificato con polimeri, il cemento conferiscono alla miscela una maggiore duttilità ed una maggiore resistenza a fatica. Il conglomerato bituminoso riciclato a freddo può essere realizzato con impianti mobili (installati provvisoriamente vicino al cantiere), o direttamente in situ mediante un “treno” di riciclaggio costituito da: fresa, macchina stabilizzatrice (tale da disgregare i grumi del conglomerato fresato e miscelare omogeneamente l’emulsione ed il cemento), autobotte per l’acqua, autobotte per l’emulsione, livellatrice, rullo vibrante e rullo gommato.</p>
<p>Binderschicht</p> <p>Die Binderschicht wird aus bituminösem Mischgut im Heißmischverfahren hergestellt, das nach Gewicht oder Volumen dosiert wird und aus primären Gesteinskörnungen, Asphalt-Fräsgut, Bitumen und Zusätzen besteht. Als Bindemittel ist ein polymermodifiziertes Bitumen – „Hard“-Bitumen – vorgesehen.</p>		<p>Binder</p> <p>Lo strato di binder è un conglomerato bituminoso impastato a caldo, dosato a peso o a volume, costituito da aggregati lapidei di primo impiego, conglomerato di recupero (fresato), bitume e additivi. Secondo il Catalogo di riferimento, per il legante è stato previsto l’impiego di un bitume modificato con polimeri di tipo “hard”.</p>
<p>Verschleißschicht</p> <p>Die Verschleißschicht wird aus bituminösem Mischgut im Heißmischverfahren hergestellt, das nach Gewicht- oder Volumen dosiert wird und aus primären Gesteinskörnungen, Bitumen und Zusätzen besteht. Bei den geschlossenen Deckschichten und Splittmastix-Deckschichten kommt als polymermodifiziertes Bitumen ein „Hard“-Bitumen als Bindemittel zum Einsatz</p>		<p>Tappeto di usura</p> <p>Il tappeto di usura è un conglomerato bituminoso impastato a caldo, dosato a peso o a volume, costituito da aggregati lapidei di primo impiego, bitume e additivi. Sia per il tappeto tradizionale chiuso che per il tappeto tipo splittmastix è stato previsto come legante l’impiego di un bitume modificato con polimeri di tipo “hard”.</p>
Frosttiefe	X - Art. 113	Profondità di formazione gelo
<p>1. In Klimabereichen, in denen sich im Untergrund Frost bilden kann, muss unter dem im Verzeichnis vorgesehenen Schichtpaket von Asphaltdecken und Tragschichten eine</p>		<p>1. Nelle zone climatiche in cui nel sottofondo può formarsi il gelo, deve essere posto sotto il pacchetto di strati di pavimentazioni in asfalto e di fondazioni previsti dal Catalogo uno</p>

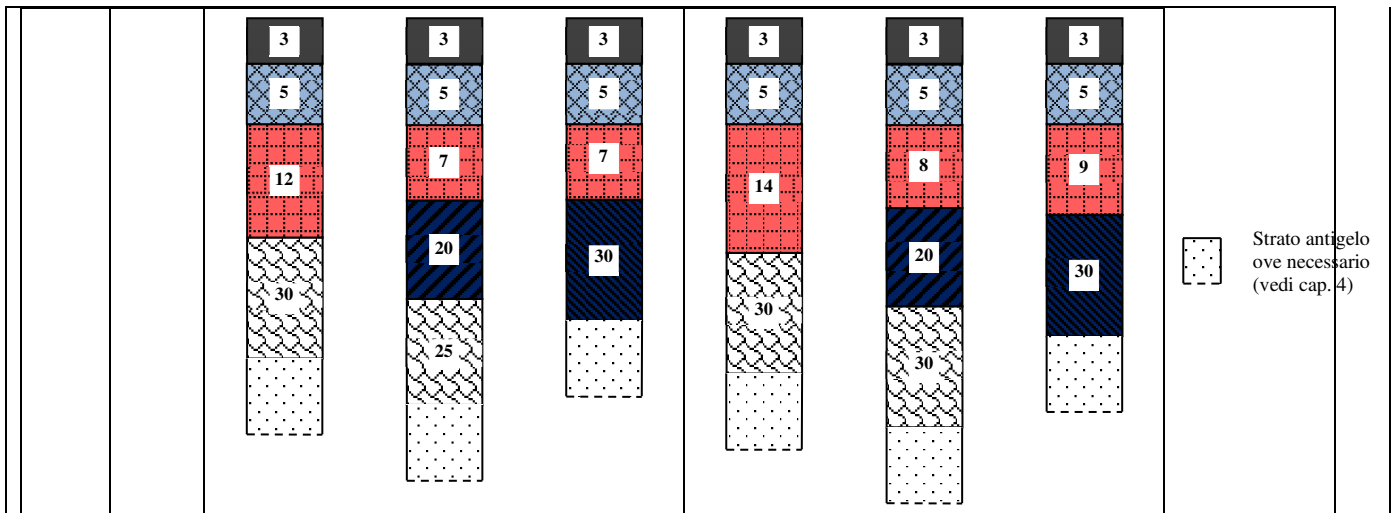
<p>Frostschuttschicht (Frostkoffer) in geeigneter Stärke eingebracht werden.</p>		<p>strato di protezione antigelo di spessore adeguato.</p>
<p>2. Die Frosttiefe ist im Vorfeld anhand von historischen Klimadaten bzw. anhand von Schürfen zu ermitteln. Um auf der sicheren Seite zu bleiben und um die größere Eindringtiefe des Frostes in porösem Material zu berücksichtigen, muss diese Tiefe um 30% erhöht werden (effektive Frosttiefe = ermittelte Frosttiefe [cm] + 30%).</p>		<p>2. Deve essere preliminarmente individuata la profondità di formazione del gelo sulla base di dati climatici storici o tramite saggi. A vantaggio di sicurezza e per tener conto della maggiore penetrazione del gelo nei materiali porosi, tale quota deve essere incrementata del 30% (quota di gelo effettiva = quota determinata [cm] + 30%).</p>
<p>3. Liegt die effektive Frosttiefe innerhalb der bituminös gebundenen Schichten, kann vom Einbau einer Frostschuttschicht (Frostkoffer) abgesehen werden.</p>		<p>3. Se la profondità del gelo interessa solo gli strati di conglomerato bituminoso, lo strato di protezione antigelo può essere escluso.</p>
<p>4. Liegt die effektive Frosttiefe innerhalb des vom Verzeichnis vorgesehenen Schichtpaketes und der Abstand zwischen der effektiven Frosttiefe und dem Planum an der Basis des obgenannten Schichtpaketes ist ≤ 30 cm, muss eine Antikapillarschicht von 30 cm Schichtstärke eingebaut werden, wozu gegebenenfalls ein Teil des Unterbaus auszutauschen ist.</p>		<p>4. Se la quota del gelo si trova all'interno dello strato di fondazione previsto dal Catalogo e la distanza tra quota del gelo ed piano d'appoggio della fondazione è minore o uguale a 30 cm, allora al di sotto deve essere inserito uno strato anticapillare dello spessore di 30 cm, eventualmente rimuovendo una parte del sottofondo.</p>
<p>5. Liegt die Frosttiefe mehr als 30 cm unterhalb des vorgesehenen Schichtpakets, so muss zwischen der Antikapillarschicht und dem obgenannten Schichtpaket eine ungebundene Tragschicht eingebaut werden.</p>		<p>5. Qualora invece la quota del gelo si trovasse oltre 30 cm al di sotto dello strato di pavimentazione previsto, si renderà necessario inserire un ulteriore spessore di misto granulare tra lo strato anticapillare ed il sovrastante strato di pavimentazione.</p>
<p>6. Die Antikapillarschicht verhindert nicht nur aufsteigende Wasserzutritte aus dem Unterbau, sondern kann auch als Drainage für die Straßenböschung und die unmittelbare Umgebung der Straße fungieren; dieses Wasser ist aufzufangen und abzuleiten. Dazu muss das Planum an der Basis der Antikapillarschicht eine Neigung von mindestens 4% aufweisen. An der tiefer gelegenen Seite ist mindestens 20 cm unterhalb des Planums ein im Filterkies eingebettetes Entwässerungsrohr zu verlegen (Bild X-02).</p>		<p>6. Poiché lo strato anticapillare, oltre ad impedire la risalita dell'acqua dal sottofondo, può drenare acqua dalle scarpate o dai terreni adiacenti è necessario prevedere la raccolta e l'allontanamento di tale acqua. In tal senso è necessario che il piano di posa dello strato anticapillare abbia una pendenza non inferiore al 4% e che sul lato più basso sia prevista la posa di un tubo drenante ad un'ulteriore profondità di minimo 20 cm inserito in materiale drenante (fig. X-02).</p>
<p>7. Die Antikapillarschicht besteht aus natürlichem körnigen Schüttgut (Kies, Mittelkies, Feinkies) mit einer Korngrößenverteilung zwischen 8 und 50 mm, mit einem Feinanteil < 2mm von max. 15</p>		<p>7. Lo strato anticapillare deve essere costituito da materiali naturali granulari (ghiaia, ghiaietto ghiaino), con granulometria compresa tra 8 e 50 mm, passante al setaccio da 2 mm non superiore al 15% in peso e,</p>

Gewichtsprozent, und einem Anteil <0,063 mm von max. 3%.		comunque, con un passante al setaccio 0,063 mm non superiore al 3%.
8. Im natürlichen Schüttgut dürfen keine instabilen Bestandteile (frostanfällig, weich, löslich, u. ä.) oder organische Reste enthalten sein; gebrochenes Material kann verwendet werden.		8. Il materiale deve risultare del tutto esente da componenti instabili (gelive, tenere, solubili, etc.) e da resti vegetali; è ammesso l'impiego di materiali frantumati.
Baustoffe für den Straßenbau	X - Art. 114	Materiali per la costruzione di strade
1. Mit Ausnahme von Straßen mit einem geringen Verkehrsaufkommen (weniger als 0,5 Mio. ESAL) gibt es die Möglichkeit, für den Oberbau entweder ungebundene Tragschichten oder Tragschichten aus zementstabilisiertem Material - auch Recyclingmaterial - zu verwenden (gegebenenfalls nach einer Vorbehandlung mit Kalk).		1. Per quasi tutte le tipologie di pavimentazione proposte, escluse solo quelle interessate da un basso livello di traffico (inferiore a 0,5 milioni di ESAL), per lo strato di fondazione viene fornita l'alternativa tra l'impiego di misto granulare e di materiali, anche di riciclo, stabilizzati a cemento (se necessario dopo un pre-trattamento a calce).
2. Die rezyklierten Abbruchmaterialien aus Bauarbeiten müssen die Anforderungen nach Beschluss der Landesregierung vom 27.09.2016 Nr. 1030 "Bestimmungen zur Wiederverwertung von Baurestmassen und zur Qualität von Recycling-Baustoffen" erfüllen, und nach Beschluss der Landesregierung vom 11.04.2017 Nr. 398 "Richtlinien zu Qualität und Gebrauch von Recyclingbaustoffen" verwendet werden.		2. L'impiego dei materiali di riciclo deve essere conforme alla Delibera della Giunta Provinciale del 27 settembre 2016 N°1030 in forma vigente: "Disposizioni per il recupero dei resti di costruzione e per la qualità dei materiali edili riciclati" ed essere usati secondo la Delibera della Giunta Provinciale del 11 aprile 2017 N°398 in forma vigente: "Linee guida sulla qualità e l'utilizzo dei materiali riciclati".
3. Für Straßen mit einem höheren Verkehrsaufkommen ist der Einbau einer hydraulisch gebundenen Tragschicht vorgesehen. Als Bindemittel ist ein polymermodifiziertes Bitumen - „Hard“-Bitumen – vorgesehen. Die Eigenschaften der Zuschlagstoffe (Gesteinskörnungen, Bitumen, Zement, usw.) und der Gemische werden von den Technischen Richtlinien der Autonomen Provinz Bozen-Südtirol definiert welche regelmäßig aktualisiert und online veröffentlicht werden.		3. Per i livelli di traffico più elevati viene previsto l'inserimento di uno strato di misto cementato e l'eventuale sostituzione della base in conglomerato bituminoso a caldo con una base a freddo realizzata con bitume schiumato o emulsione di bitume modificato. I conglomerati bituminosi di base, binder ed usura prevedono sempre l'impiego di bitume modificato di tipo hard. Le caratteristiche dei materiali costituenti (aggregati lapidei, bitume, cemento, ecc.) e delle miscele sono quelle previste dalle Norme Tecniche della Provincia Autonoma di Bolzano, che vengono aggiornate regolarmente e pubblicate online.

Tabelle X-01 Beispiel aus dem Verzeichnis der Bezugsbauweisen von Asphaltstraßen
(siehe Internetseite der Provinz Bozen – Beschluss G.P. n. 12 vom 12.01.2016)

Tabella X-01 Esempio dal catalogo delle pavimentazioni stradali (vedi sito internet della Provincia di Bolzano - delibera G.P. n. 12 del 12.01.2016)

SOTTOFONDO - Modulo di deformazione E_{v2} [MPa] con rapporto $E_{v2}/E_{v1} \leq 2,5$	Quota: da 500 m a 1000m	LIVELLO DI TRAFFICO [ESAL80kN]						LEGENDA:		
		4 – 8 MLN			8 – 12 MLN					
80	80							<ul style="list-style-type: none"> Usura Binder Base Base a freddo con emulsione di bitume modificato Base a freddo con bitume schiumato o emulsione bituminosa Misto cementato Misto granulare Fondazione stabilizzata a calce e/o cemento 		
		120	120							
				160	160					



Arten der Straßenentwässerung	X- Art. 115	Tipi di smaltimento delle acque stradali
a) Entwässerung über das Bankett und Versickerung über die Böschung - dezentrale Versickerung		a) Smaltimento acque attraverso la banchina stradale e dispersione sulla scarpata - dispersione decentralizzata
1. Das Straßenabwasser muss über das Quergefälle der Straße auf das Bankett und weiter in die Straßenböschung oder den Grünstreifen geleitet werden. Dort versickert es über eine bewachsene, filtrierende Bodenschicht. Um Erosionen zu vermeiden ist eine flächige Einleitung anzustreben. Die jeweiligen Straßenböschungen und der Grünstreifen müssen mit geeignetem Bodenmaterial aufgebaut und bepflanzt werden.		1. Le acque superficiali devono essere allontanate dalla piattaforma stradale tramite la pendenza trasversale oltre la banchina e la scarpata o fascia a verde. Lì si disperde attraverso uno strato di terreno rinverdito e filtrante. Al fine di evitare l'erosione, si dovrebbe ambire ad una dispersione superficiale estesa. Le rispettive scarpate stradali e le fasce a verde devono essere costruite con materiali e terreno idonei ed essere opportunamente piantumate.
2. Die Breite des Grünstreifens mit bewachsenem Boden zum Versickern des Straßenabwassers ist abhängig von der Durchlässigkeit des Bodenfilters und von der Breite der entwässerten Fahrbahn: Die minimale Gesamtmächtigkeit muss in jedem Fall mindestens 40 cm betragen (senkrecht zur Oberfläche gemessen).		2. La larghezza di terreno rinverdito, della fascia a verde, previsto per la dispersione delle acque di piattaforma stradale dipende dalla permeabilità filtrante del terreno e dalla larghezza della carreggiata da drenare: Lo spessore complessivo minimo in ogni caso deve essere almeno 40 cm (misurato perpendicolare alla superficie).
3. Als Grundlage für die Berechnung des Abflusses muss die örtliche 1-jährliche Regenspende angewendet werden.		3. Come base per il calcolo del deflusso devono essere utilizzati i dati sulle precipitazioni meteoriche locali annue.
4. Der Einbau des Bodenfiltermaterials hat zwingend ohne Verdichtung zu erfolgen. Der Bodenfilter darf auch nach Fertigstellung des Bauwerks nicht mit schwerem Gerät befahren werden.		4. La posa del materiale filtrante deve essere eseguita senza compattazione. Anche dopo l'ultimazione dell'opera non possono transitare mezzi pesanti sul terreno filtrante.

b) Sammeln und Ableiten zur Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer		b) raccolta e scarico per dispersione o immissione in acque soprasuolo
5. Das Straßenabwasser fließt an den Straßenrand und wird von dort mittels Leitungen oder Rinne zu einem geeigneten Standort zur Versickerung oder Einleitung in ein oberirdisches Gewässer abgeleitet.		5. Le acque di piattaforma scorrono verso il margine stradale e da lì vengono raccolte mediante tubi o canalette e convogliate verso una zona adeguata alla dispersione o all'immissione in acque superficiali.
6. Allgemeine Grundsätze bei der Planung:		6. Criteri fondamentali di progettazione:
<ul style="list-style-type: none"> Die Mindestquerneigung von 2,5% darf nirgends (abgesehen von den Verwindungen) unterschritten werden. 		<ul style="list-style-type: none"> In ogni punto deve essere assicurata una pendenza trasversale minima del 2,5% (a prescindere dalle variazioni di pendenza trasversale).
<ul style="list-style-type: none"> Mindestschrägneigung von mind. P = 0,5% auch in den Verwindungsbereichen. 		<ul style="list-style-type: none"> Pendenza minima totale P = 0,5% anche nelle zone di variazione della pendenza trasversale.
<ul style="list-style-type: none"> Mindestneigung Unterbauplanum von 4% nach außen, um ev. anfallendes Wasser aus dem Oberbau ableiten zu können 		<ul style="list-style-type: none"> Pendenza minima del piano finito della sottofondo pari al 4% verso l'esterno al fine di permettere il deflusso delle acque della sovrastruttura.
<ul style="list-style-type: none"> Das Unterbauplanum soll nicht unterhalb des Grundwasserspiegels zu liegen kommen. 		<ul style="list-style-type: none"> Il piano finito della sottofondo non deve trovarsi al di sotto del livello della falda.
<ul style="list-style-type: none"> Der unbefestigte Seitenstreifen soll mind. 3 cm tiefer an den befestigten Straßenrand anschließen, und mit einer Querneigung von mindestens 6% nach außen geneigt sein. 		<ul style="list-style-type: none"> La fascia laterale non pavimentata deve raccordarsi come minimo ad un livello di 3 cm inferiore al margine pavimentato della strada e con inclinazione minima del 6% verso l'esterno.
<ul style="list-style-type: none"> Ausreichende Dimensionierung aufgrund der zu entwässernden Fläche und Menge. Dies richtet sich unter anderem nach der Niederschlagsmenge, den Bodenverhältnissen, Bewuchs, Neigung der Flächen, etc.. 		<ul style="list-style-type: none"> Il dimensionamento deve essere adeguato alla superficie e alla quantità di acque di impluvio. Ciò dipende tra l'altro dalle intensità di precipitazione, dalle condizioni del terreno, dalla vegetazione, dalla pendenza delle superfici, ecc..
<ul style="list-style-type: none"> An Knoten sind wegen der geringen Geschwindigkeit in erster Linie entwässerungstechnische Gesichtspunkte zu beachten. Das Oberflächenwasser von einmündenden Wegen darf in keinem Fall über die Flächen der durchgehenden Fahrbahnen entwässert werden. 		<ul style="list-style-type: none"> Negli incroci, a causa della ridotta velocità, vanno considerati in primo luogo gli aspetti tecnici dello smaltimento dell'acqua. Le acque superficiali di strade che si immettono in una strada principale non devono in nessun caso essere smaltite attraverso i sistemi di raccolta di quest'ultima.
<ul style="list-style-type: none"> Straßeneinläufe direkt in der Fahrbahn müssen vermieden werden. Sie müssen im Bereich des Randabschlusses oder in die seitliche Künette integriert werden. 		<ul style="list-style-type: none"> Pozzetti di raccolta nella corsia devono essere evitati. Devono essere integrati nella zona del bordo laterale o nella cunetta.
<ul style="list-style-type: none"> Die Einlaufschächte müssen so ausgelegt werden, dass sie zum 		<ul style="list-style-type: none"> i pozzetti di raccolta devono essere progettati in modo che siano ben

Reinigen gut zugänglich und ausreichend dimensioniert sind. Dementsprechend sind große Schächte und geradlinige Leitungsführungen zu wählen.		accessibili e sufficientemente dimensionati per la pulizia. Di conseguenza è necessario scegliere pozzetti di grandi dimensioni e tubazioni rettilinee.
<ul style="list-style-type: none"> Sammelleitungen der Oberflächenwässer der Straßen sind am besten in PE HD Material auszuführen. 		<ul style="list-style-type: none"> per le tubazioni di raccolta delle acque stradali è preferibile l'impiego di materiale PE HD
7. Auf alle Fälle sind die Auflagen des Amtes für Gewässerschutz zu berücksichtigen, wobei Erhaltungsmaßnahmen und Ereignisse besonderer Art ausgenommen sind.		7. In ogni caso vanno rispettate le prescrizioni dell'Ufficio provinciale per la tutela delle acque, fatta eccezione per misure di manutenzione ed eventuali situazioni particolari.
8. Die Bodenversiegelung soll bei allen Straßenbauprojekten auf das notwendige Minimum beschränkt bleiben, um eine nachhaltige und umweltschonende Bauweise zu gewährleisten. Die Bauweise soll dem aktuellen Stand der Technik folgen.		8. La sigillatura del suolo dovrebbe essere ridotta al minimo in tutti i progetti di costruzione di strade per garantire un metodo di realizzazione sostenibile ed ecologico. Le modalità costruttive dovrebbe corrispondere all'attuale stato dell'arte.

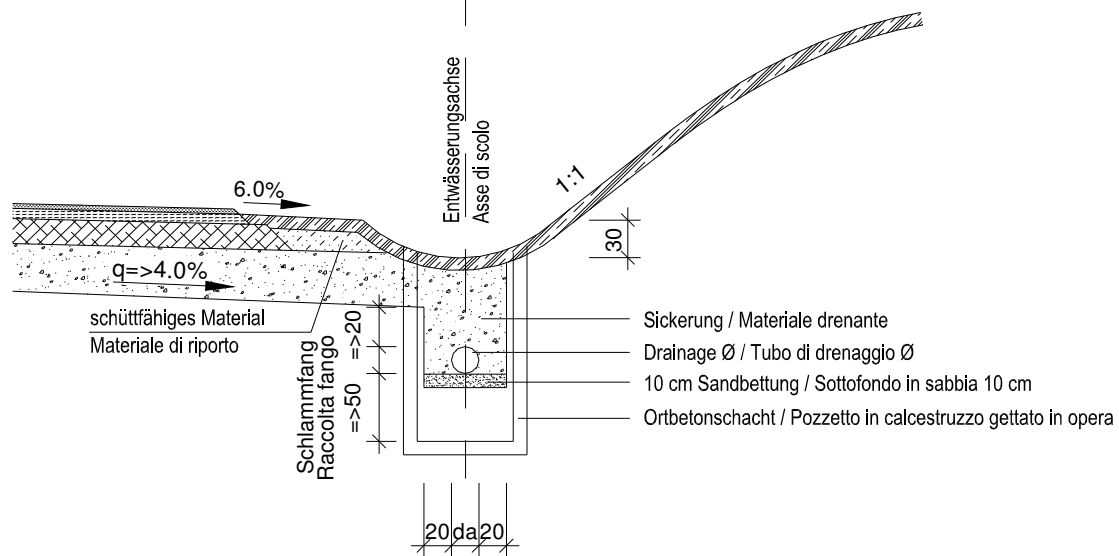


Bild X-02 Detail zur Entwässerung

Fig. X-02 Particolare del sistema di raccolta delle acque

9. Für die seitliche Straßenentwässerung kann eine 50 cm breite Künette mit einem Quergefälle nach außen von 6% in Asphalt oder in Ortbeton (siehe Bild X-03) ausgeführt werden.		9. Per la raccolta laterale delle acque stradali può essere realizzata una cunetta larga 50 cm con una pendenza trasversale verso l'esterno del 6% in asfalto o in calcestruzzo gettato in opera (vedi Fig. X-03).
--	--	--

Drainagen	X- Art. 116	Drenaggi
<p>1. Neben der Ableitung des Oberflächenwassers muss auch das anfallende Bodenwasser (Hangwasser) abgeleitet werden, um Schäden am Straßenkörper zu vermeiden.</p> <p>Dazu muss das Bodenwasser mit Sickereinrichtungen aufgefangen und über Sickerschichten, wie z.B. über die Antikapillarschicht oder über Sickerstränge abgeleitet werden.</p> <p>Eventuelle notwendige Sickerstränge sind bergseitig zu positionieren und müssen unterhalb der Frosttiefe eingebaut werden.</p>		<p>1. Oltre il deflusso delle acque di superficie deve essere anche smaltita l'acqua del sottosuolo (acqua di pendio) per evitare danni al corpo stradale.</p> <p>A tale scopo l'acqua del sottosuolo deve essere raccolta con dispositivi di dispersione e smaltita attraverso strati di dispersione, come ad es. può essere lo strato anticapillare o tramite condutture di drenaggio.</p> <p>Nel caso fosse necessario prevedere condutture di drenaggio, esse devono essere posate sul lato di monte e al di sotto della quota del gelo.</p>
<p>2. Um eine Verschmutzung bzw. Verstopfung der Sickerleitungen langfristig zu vermeiden, sollte der Drainageaufbau mit einem geeigneten Geotextil zum anstehenden Boden hin abgetrennt werden.</p> <p>Drainageschichten dürfen lediglich aus natürlichem Gesteinsmaterial bestehen.</p>		<p>2. Al fine di evitare a lungo termine l'intasamento dei tubi di drenaggio con materiale fino, va prevista tramite un adeguato geotessili la separazione del pacchetto drenante dal terreno circostante.</p> <p>Gli strati di drenaggio possono essere costituiti anche soltanto da materiale roccioso naturale.</p>

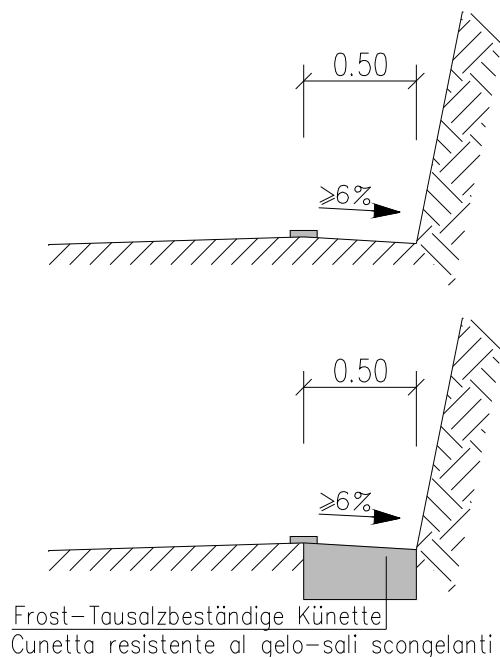


Bild X-03 Mögliche Ausbildung Künette

Fig. X-03 Possibile esecuzione della cunetta

ABSCHNITT XI LEITSYSTEME FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUREN		CAPO XI SISTEMI DI SICURVIA PER INFRASTRUTTURE DI TRAFFICO
Einstufung der Leitsysteme	XI- Art. 117	Classi dei sistemi di sicurvia
<p>1. Die Leitsysteme sind nach ihrem Rückhaltevermögen in verschiedene Klassen niedriger bis sehr hoher Rückhaltstufe eingeteilt (siehe Tabelle XI-01).</p>		<p>1. I sicurvia possono essere suddivisi in classi diverse in base alla loro capacità di resistenza all'urto, che può variare da bassa a molto elevata (vedi tabella XI-01).</p>
<p>2. Die Anwendung von Leitsystemen hat in Anlehnung an die gesetzlichen Bestimmungen und Normen zu erfolgen.</p>		<p>2. L'installazione dei sicurvia fa riferimento alle norme nazionali, a cui ci si deve attenere.</p>
<p>3. Alle Projekte, Leitsysteme aus Stahl oder New Jersey-Elemente, müssen zertifizierte Sicherheitssysteme nach UNI EN 1317 vorsehen, welche in zertifizierten Labors durch Crashtests geprüft wurden.</p> <p>Die wesentlichen Randbedingungen dieser Sicherheitssysteme werden in einem Installationshandbuch festgehalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rückhaltstufe (Klasse) - Art der Verankerung (im Beton oder im Boden) - das Verhalten des Sicherheitssystems während des Crashtests - Montageverfahren - zugelassene Endstücke 		<p>3. Tutti i progetti che prevedono posa di guard rail metallici o new jersey, devono prevedere sicurvia certificati ai sensi della UNI EN 1317 che quindi devono aver superato prove di crash test presso laboratori certificati.</p> <p>I parametri essenziali di tali sicurvia sono registrati di un manuale di installazione, a cui si rimanda, e che riporta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - livello di contenimento (Classe) - tipologia di incastro (in calcestruzzo o in terreno) - il comportamento tenuto dalla barriera durante i crash test - modalità e sequenze di montaggio - terminali ammissibili

		Crash test				
Klassifikationsstufen Gradi di resistenza	Rückhalte- stufen (Klasse) Livello di contenimento (Classe)	Einwirkende s Fahrzeug Mezzo impattante	Fahrzeuge wicht (kg) Peso (kg)	Einwirkung sgeschwindi gkeit (km/h) Velocità impatto	Einwirkung srichtung (°) Angolo impatto	Absorbierte Energie (kJ) Energia assorbita
Normale Rückhaltestufe Resistenza normale	N1	PKW Autovettura	1500	80	20	44
	N2	PKW Autovettura	1500	110	20	82
Hohe Rückhaltestufe Resistenza elevata	H1	LKW Autocarro	10.000	70	15	127
	H2	Bus Autobus	13000	70	20	288
	H3	LKW Autocarro	16000	80	20	463
Sehr hohe Rückhaltestufe Resistenza molto elevata	H4a	LKW Autocarro	30000	65	20	572
	H4b	LKW Autocarro	38000	65	20	725
Tabelle XI-01 Klassifikationsstufen, je nach Energieaufnahmevermögen			Tabella XI-01 Gradi di resistenza in base alla capacità di assorbimento di energia			
Wahl der Rückhaltestufe		XI- Art. 118		Scelta del livello di contenimento		
1. Die Wahl der Rückhaltestufe hängt von der Art der Straße und dem vorhandenen Verkehrsaufkommen ab: - Gesamt-DTV (Summe der Richtungen) und - DTV des Schwerverkehrs (>3,5 Tonnen).			1. La scelta del livello di contenimento dipende dalla tipologia di strada e dal quantitativo di traffico presente (somma delle direzioni): - TGM totale e - TGM pesante (>3,5ton)			
2. Auf der Grundlage von Verkehrsdaten und des Straßentyps werden in der Tabelle XI-02 die Mindestklassen der Rückhaltesysteme zugewiesen.			2. Sulla base dei dati del traffico e della tipologia della strada si elencano nella tabella XI-02 i livelli minimi di contenimento (classi) da utilizzare.			

MINDESTKLASSEN DER RÜCKHALTESYSTEME IM SÜDTIROLER STRASSENNETZ LIVELLO MINIMO DI CONTENIMENTO LUNGO RETE ALTOATESINA			BODEN TERRA	RAND-BALKEN auf ERDE BANCHET-TONE su TERRA	RAND-BALKEN auf bestehende Mauer* BANCHET-TONE su Muro esistente* Vp < 70km/h	RAND-BALKEN auf MAUER BANCHET-TONE su MURO	RAND-BALKEN auf BRÜCKEN BANCHET-TONE su PONTE Spannweite / Luce < 10m e Vp < 70km/h	RAND-BALKEN auf BRÜCKEN BANCHET-TONE su PONTE
Schnellstraßen / Superstrade			H2	H2	H2	H2	H2	H3
SS	TGM < 2.000	TGMpes. <5% TGM	N2	N2	H1	H2	H1	H2
SS	1.000 < TGM < 5.000	TGMpes. <15% TGM	H1	H1	H1	H2	H2	H2
SS	TGM > 5.000	TGMpes. <15% TGM	H1	H1	H2	H2	H2	H2
SS	TGM > 5.000	TGMpes. ≥15% TGM	H2	H2	H2	H2	H2	H3
SP/SC	TGM < 1000	TGMpes. <5% TGM	N1	N1	H1	H2	H1	H2
SP/SC	TGM < 2.000	TGMpes. <5% TGM	N1	N1	H1	H2	H1	H2
SP/SC	1.000 < TGM < 5.000	TGMpes. <15% TGM	N2	N2	H1	H2	H2	H2
SP/SC	TGM > 5.000	TGMpes. <15% TGM	N2	N2	H2	H2	H2	H2
SP/SC	TGM > 5.000	TGMpes. ≥15% TGM	H1	H1	H2	H2	H2	H3

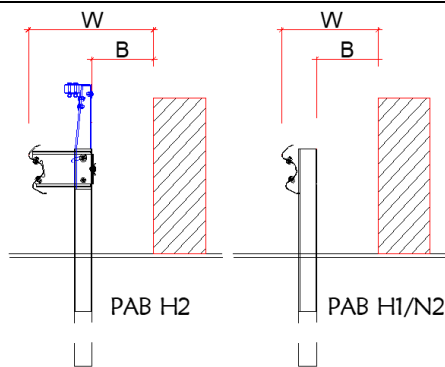
Muro esistente* = rifacimento del solo banchettone ed in presenza di larghezze ridotte della carreggiata
Bestehende Mauer* = Erneuerung des Randbalkens und bei reduzierter Fahrbahnbreite

Tabelle XI-02 Klassifizierung der Verkehrsarten		Tabella XI-02 Classificazione dei tipi di traffico
3. Entlang von Bahnlagen oder bei besonderen örtlichen Gegebenheiten kann der Planer eine Anhebung dieser Mindestwerte in Betracht ziehen.		3. Lungo ferrovie o per particolari condizioni locali, il progettista valuterà l'innalzamento dei suddetti valori minimi.
4. Im Ortsbereich können Leitsysteme durch geeignete Rückhaltevorrichtungen mit ästhetisch besserem Erscheinungsbild (Geländer oder Begrenzungsmauern) ersetzt werden.		4. In ambito urbano i sistemi di sicurvia possono essere sostituiti da idonee attrezzature, esteticamente più adatte (ringhiere o muretti).
Projekt für das Leitsystem	XI- Art. 119	Progetto dei sicurvia
1. Für Projekte mit Leitsystemen entlang von Straßen mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von Vp (=V85) ≥ 70 km/h muss ein entsprechender Bericht mit Begründung zur Wahl des Leitsystems erarbeitet werden, welcher von einem Ingenieur unterzeichnet werden muss.		1. I progetti dei sicurvia lungo strade con una velocità di progetto Vp (=V85) ≥ 70 km/h devono contenere un apposito allegato progettuale, completo di relazione motivata sulle scelte, a firma di un ingegnere.

<p>2. Ein analoges Projekt muss bei der Erneuerung oder Ertüchtigung von Leitsystemen an Brücken (Spannweite >10m) erstellt werden, wann diese in gefährlichen Bereichen stehen und die Einbaulänge des Leitsystems mindestens 60 m beträgt:</p> <p>a. $V_p (=V85) \geq 70$ km/h b. Im Außenbereich von Kurven nach einer langen Geraden mit großer Steigung c. Im Außenbereich von Kurven auf Straßenüberführungen (Gemeindestraßen TGM >1000, Landes- oder Staatsstraßen mit TGM > 2.000 und $V_p (=V85) > 50$ km/h d. Im unmittelbaren Bereich von Brücken mit nahen gefährdeten Gebäuden mit TGM > 5.000 und $V_p (=V85) > 50$ km/h)</p>		<p>2. Analogo progetto andrà redatto in occasione di riqualificazione/ricostruzione di sicurvia sui ponti (luce >10m) quando questi sono situati in posizione pericolosa e la lunghezza di posa del guard rail è almeno di 60m :</p> <p>e. $V_p (=V85) \geq 70$ km/h f. Esterni curva a valle di un lungo rettilineo in forte pendenza g. Esterni curva di sovrappassi di altre strade (comunali TGM >1000, provinciali o statali con TGM > 2.000 e $V_p (=V85) > 50$ km/h h. Presenza di edifici vulnerabili nelle immediate vicinanze del ponte, con TGM > 5.000 e $V_p (=V85) > 50$ km/h)</p>
<p>3. Für Installationen, wo kein entsprechendes Projekt erforderlich ist, müssen auf jeden Fall die folgenden Parameter eingehalten werden: - Konsistente Verankerung - Mindestniveau des Rückhaltevermögens</p>		<p>3. Per installazioni che non prevedono la redazione del suddetto progetto, vanno rispettati comunque i seguenti parametri: - coerenza tipologia di incastro - livello minimo di contenimento</p>
<p>4. Begrenzungsmauern mit Rückhaltefunktion für Fahrzeuge an Kreuzungen müssen leicht geneigt oder wenn möglich mit einem Umlenkprofil vom Typ New Jersey versehen sein. Diese Elemente sind mit einem horizontalen Querschub F nachzuweisen, der in einer Höhe von 10 cm unterhalb der Oberkante der Wand und in jedem Fall in einer Höhe von maximal 1 m aufgebracht wird.</p> <p>Die zu berücksichtigenden Werte von F sind: - 100 kN entlang Straßen in Ortsbereichen - 100 kN entlang Straßen außerhalb der Ortsbereiche mit $V_p < 70$ km/h oder auf Brücken mit Spannweiten < 20m - 150 kN entlang Straßen außerhalb der Ortsbereiche mit $V_p \geq 70$ km/h oder auf Brücken mit einer Spannweite ≥ 20m</p>		<p>4. Muretti con funzione di contenimento di veicoli in svio dovranno essere realizzati leggermente inclinati o essere dotati di profilo redirettivo tipo New jersey. Tali elementi andranno verificati con una spinta orizzontale trasversale F, applicata a -10 cm dalla sommità del muretto e comunque massimo ad 1m.</p> <p>I valori di F da considerare sono i seguenti: - 100 kN lungo strade urbane - 100 kN lungo strade extraurbane con $V_p < 70$ km/h o sui ponti con luce < 20m - 150 kN lungo strade extraurbane con $V_p \geq 70$ km/h o sui ponti con luce ≥ 20m</p>
<p>5. Bestehende Straßen unterliegen zahlreichen Zwängen (Zufahrten, Böschungen, geringe Längen und Breiten, nicht sehr kompaktes Gelände, Notwendigkeit der Entwässerung), welche eine konforme Installation nach dem jeweiligen Handbuch, außer mit erheblichen Kosten, nicht erlauben.</p>		<p>5. Le strade esistenti presentano numerosi vincoli (accessi, scarpate, lunghezze e larghezze ridotte, terreni poco compatti, necessità di convogliamento acque) che non permettano, se non a fronte di notevoli costi, una installazione delle barriere perfettamente coerente con le indicazioni del rispettivo manuale.</p>
<p>6. Die endgültige Auswahl soll durch eine Kosten-Nutzen-Analyse, auf Basis einer Sicherheitsanalyse oder numerischen</p>		<p>6. La scelta finale andrà fatta confrontando costi e benefici, sulla base di analisi della sicurezza o simulazioni computazionali della barriera nel contesto specifico.</p>

Simulationen des Leitsystems getroffen werden.		
7. Die Erhöhung der Rückhalteklasse (z.B. H1 statt N2 oder H3 statt H2) schafft den Ausgleich bei Abweichungen in Bezug auf eine optimale Installation (Crashtest).		7. L'innalzamento della classe della barriera (es. una H1 invece di una N2 oppure una H3 invece di una H2) aiuta a compensare la presenza di difformità del sito rispetto all'installazione ottimale (crash test).
8. Auf der Rückseite des Leitsystems muss immer genügend Platz frei bleiben, um die Verformungen zu ermöglichen. Die obere Grenze dieses Bereiches wird durch die Parameter W (Verformungsabstand) und VI (Fahrzeugeindringung) der installierten Leitschiene in Abhängigkeit von der Höhe des zu schützenden Objekts vorgegeben. Diese Parameter können je nach dem zu erwartenden Aufprall für die jeweilige Straße reduziert werden (H2-Leitschiene, welche entlang einer Straße mit H1- oder N2-Aufprall installiert wurde).		8. A tergo della barriera andrà lasciato sempre uno spazio libero che ne permetta la deformazione. Limite superiore di tale spazio è fornito dai parametri W (larghezza operativa) e VI (intrusione del veicolo) della barriera installata, a seconda dell'altezza dell'oggetto da proteggere. Tali parametri possono venire ridotti in funzione dell'effettiva tipologia di urto previsto dalla strada (barriera H2 ma posata su una strada con urto H1 o N2).
9. Bei Eingriffen an bestehenden Straßen und beim Vorhandensein von physischen Elementen, die nicht einfach und wirtschaftlich beseitigt werden können, kann der Freiraum hinter dem Leitsystem unter Berücksichtigung der statistisch wahrscheinlichsten Unfallwirkung abgeschätzt werden.		9. Per interventi su strade esistenti ed in presenza di vincoli fisici non facilmente ed economicamente eliminabili, lo spazio libero dietro la barriera può essere stimato considerando l'urto dell'incidente statisticamente più probabile.
Konstruktionsdetails von Leitsystemen der Autonomen Provinz Bozen	XI- Art. 120	Progetto di dettaglio barriere PAB
1. Die Provinz Bozen hat eine Serie von Leitsystemen mit der Bezeichnung "PAB" entworfen und zertifiziert, deren Zeichnungen, Berichte und Zertifizierungen auf der Webseite des Straßendienstes verfügbar sind und aktualisiert werden.		1. La Provincia di Bolzano ha progettato e certificato una famiglia di barriere denominate "PAB" i cui disegni, report e certificazioni sono disponibili ed aggiornati presso la pagina web del Servizio strade.
2. Zusätzlich zu den Crashtest-Daten besitzt die Provinz Bozen die Berechnungssimulationen, welche gemäß UNI CEN / TR16303-1 durchgeführt wurden, um das Verhalten der Systeme unter anderen Bedingungen als denen des Crashtests zu analysieren. Die Ergebnisse und Kommentare sind auf der Website des Straßendienstes verfügbar.		2. Oltre ai dati di crash test la Provincia di Bolzano ha in possesso le simulazioni computazionali eseguite ai sensi della UNI CEN / TR16303-1 finalizzate ad analizzare il comportamento delle barriere in condizioni difformi a quelle della prova di crash test. Risultati e commenti sono disponibili nel sito web del Servizio strade.

Berechnung des Freiraumes für die Leitsysteme der Autonomen Provinz Bozen	XI- Art. 121	Calcolo larghezze operative barriera PAB
<p>1. Die Energie (kJ), die bei einem Aufprall involviert ist, wird konventionell durch folgende Formel hergeleitet: $Lc = \frac{1}{2} m (v \sin \alpha)^2$ m = Fahrzeugmasse in kg v = Restgeschwindigkeit im Moment des Aufpralls in m/sec. α = Aufprallwinkel in Bezug auf die Längsachse des Leitsystems.</p>		<p>1. L'energia in gioco (kJ) durante un urto è convenzionalmente desumibile con la seguente formula: $Lc = \frac{1}{2} m (v \sin \alpha)^2$ m = massa del veicolo espressa in kg v = velocità residua al momento dell'impatto espressa in m/sec α = angolo di impatto rispetto l'asse longitudinale della barriera.</p>
<p>2. In Südtirol, wird der statistisch häufigste Unfall durch einen Pkw mit einer Masse von 1,5÷2,5 Tonnen, der mit einem variablen Winkel zwischen 15°÷40° und einer Restaufprallgeschwindigkeit zwischen 40÷70km/h, abhängig von der Straßengeometrie, dargestellt: - gerade Straßen: Aufprall mit hoher Geschwindigkeit und geringem Aufprallwinkel - kurvenreiche Bergstraßen: Aufprall mit niedriger Geschwindigkeit und großem Aufprallwinkel. Die Energie dieses Anpralls liegt zwischen 40kJ (TB11) und 80 kJ (TB32=H1 Anprall).</p>		<p>2. In Alto Adige l'incidente statisticamente più probabile è rappresentato da un autoveicolo di massa 1,5÷2,5 ton che impatta con angoli variabili compresi tra 15°÷40° e con velocità residue all'impatto comprese tra 40÷70km/h, in funzione della geometria stradale: - strade rettilinee: urti con alta velocità e basso angolo di impatto - strade tortuose di montagna: urti a bassa velocità ed alto angolo di impatto. L'energia di tali urti è compresa tra 40kJ (TB11) e 80 kJ (TB32=urto H1)</p>
<p>3. Es wird der Weg W / Lc angegeben, aus dem der Planer den auf der Rückseite des Leitsystems freizuhaltenden Abstand B, abschätzen kann. Das Diagramm (siehe Bild XI-01) zeigt die Energien, die den Klassen N2 (=TB32), H1 (=TB42) und H2 (=TB51) entsprechen. Daraus können für den spezifischen Straßenabschnitt und der notwendigen minimalen Rückhalteklasse der Abstand B abgeleitet werden. Das Diagramm kann auch verwendet werden, um B aus den Werten der Energien abzuleiten, die dem wahrscheinlichen Anprall entsprechen.</p>		<p>3. Si riporta l'andamento W / Lc, da cui il progettista può stimare lo spazio B da lasciare libero dietro alla barriera. Il grafico (vedi Fig. XI-01) riporta in evidenza le energie corrispondenti alle Classi N2 (=TB32), H1 (=TB42) ed H2 (=TB51) e quindi in funzione della classe minima corrispondente alla strada in oggetto sarà possibile desumere lo spazio B. Il grafico può essere utilizzato anche per ricavare B da valori di energie corrispondenti agli urti probabili.</p>



Larghezza barriera Breite Leitplanke (cm)	(TB32 = N2)		(TB42 = H1)		(TB51 = H2)	
	W (cm)	B (cm)	W (cm)	B (cm)	W (cm)	B (cm)
PAB H2 TE	45	86	41	100	55	140
PAB H2 CE	45	95	50	110	65	130
PAB H2 BPC	45	82	37	94	49	140
PAB H1 CE	22	92	70	130	108	
PAB N2 T2	22	90	68			

Larghezza operativa / Verformungsabstand

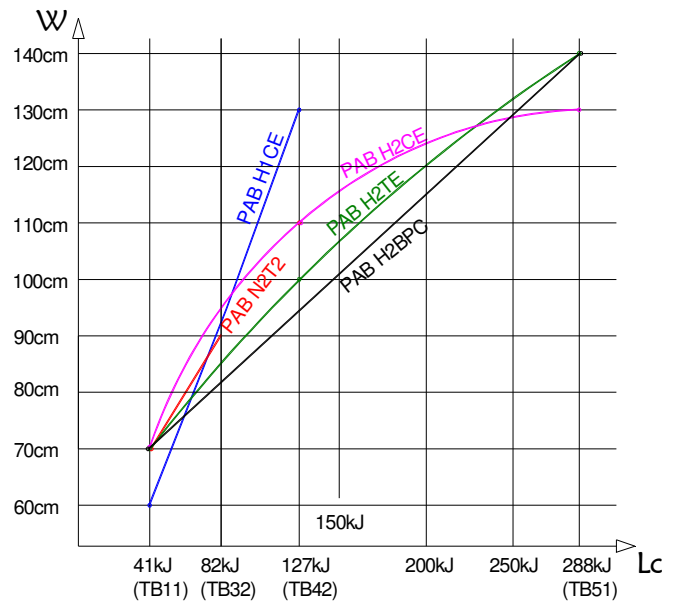


Bild XI-01 Verformungsabstand in Abhängigkeit der Rückhalteklassen

Fig. XI-01 Larghezza operativa in funzione delle classe minime

Berechnung des Randbalkens mit den Leitsystemen der Provinz Bozen

XI- Art. 122

Calcolo statico cordoli barriere PAB

1. Der Randbalken kann nachgewiesen werden, indem am Fußpunkt jedes Pfostens die Querkraft und das plastische Biegemoment zugeordnet wird, welches das Stahlprofil übertragen kann. Dieser Ansatz ist jedoch aus folgenden Gründen stark konservativ,

- aufgrund des offenen Querschnitts des Pfostens, bei welchem bei einer starken Längskomponente des Anpralls, ein frühes Erreichen der Fließgrenze durch Torsion und nicht durch reine Biegung erfolgt,
- beim Aufprall wird das Fahrzeug hochgehoben und bewirkt damit eine starke Zugbelastung im Pfosten,
- die Plastifizierung der Pfosten erfolgt nicht gleichzeitig.

1. Il cordolo di ancoraggio può essere verificato assegnando alla base di ogni montante il taglio e momento plastico che il profilo in acciaio è in grado di trasmettere. Tale approccio è però fortemente conservativo per i seguenti motivi:

- sezione aperta del montante con forte componente longitudinale dell'urto che comporta precoce raggiungimento dello snervamento per torsione e non per flessione pura.
- durante l'urto il mezzo tende a sollevarsi con comparsa di forti trazioni nel paletto
- la plasticizzazione dei montanti non avviene in modo contemporaneo.

2. Die lokalen Nachweise vom Pfosten müssen unter der Annahme der vorher genannten Maximalwerte durchgeführt werden, während für die globalen Nachweise (Verschiebung oder Umkippen des gesamten Randbalkens) dieser Wert um 50 % reduziert werden kann, sofern der Randbalken verstärkt ist und eine Länge von mindestens 15 m aufweist. Zusätzlich zu den von den Pfosten eingetragenen Belastungen müssen auch die von den Rädern des Fahrzeugs übertragenen Einwirkungen berücksichtigt werden.

2. Le verifiche locali nell'intorno del paletto vanno eseguite assumendo i suddetti valori massimi, mentre per le verifiche globali (traslazione o ribaltamento dell'intero cordolo) tale valore può venire ridotto anche del 50% purché il cordolo sia armato ed abbia una lunghezza di almeno 15m. In aggiunta alle sollecitazioni trasferite dai montanti, vanno considerate le sollecitazioni trasmesse delle ruote del veicolo in svio.

Randbalken auf ausgeglichenem Erdreich für Leitsysteme der Provinz Bozen	XI- Art. 123	Banchettoni su terra autoequilibrati per barriere PAB
<p>1. Die Randbalken im Erdreich stellen örtliche Verstärkungen der Böschung dar und sind mit den oben genannten Einwirkungen schwer nachweisbar. Crashtests haben gezeigt, dass Randbalken mit einer Mindestlänge von 15 m und einer befahrbaren Breite (zwischen Ende des Randbalkens und Kante der Leitschiene) von mindestens 40 cm von den Rädern des anprallenden Fahrzeugs selbst stabilisiert werden.</p> <p>Daher muss die Gesamtbreite des Randbalkens für PABH2-Leitsysteme 100 cm betragen, welche bei PABH1-Leitsystemen auf 80 cm reduziert werden kann.</p>		<p>1. I banchettoni su terra sono rinforzi localizzati della scarpata e difficilmente verificabili con le sollecitazioni di cui sopra. Da analisi dei crash test, banchettoni con una lunghezza minima pari a 15m ed una larghezza carrabile (tra filo lama e fine banchettone) pari ad almeno 40cm risultano essere autostabilizzati dalle stesse ruote del veicolo in svio.</p> <p>Ne consegue che i banchettoni per barriere PABH2 devono avere una larghezza complessiva di ~100cm che si riduce ad ~80cm nel caso di barriere PABH1.</p>
Erhöhung der Randbalken für die Leitsysteme PAB	XI- Art. 124	Rialzo banchettoni per barriere PAB
<p>1. Die Einbauhöhen der getesteten Leitschiene betragen 75 cm für PABH2-Leitsysteme und 83 cm für PABH1-Leitsysteme.</p> <p>Die Notwendigkeit, das Regenwasser zu leiten, oder das Vorhandensein von Gehwegen kann den Bau von erhöhten Randbalken erforderlich machen.</p> <p>Die Simulationen zeigen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> a) bei erhöhten Randbalken ist das Verhalten des Leitsystems besser, wenn die Höhe der Leitschiene, um den gleichen Wert erhöht wird, wie die Erhöhung des Randbalkens. Wenn die Einbindetiefe des Stehers konstant gehalten wird, bleibt das Verformungsverhalten des Systems unverändert. b) bei Übergängen zu Leitsystemen, welche im Erdreich verankert sind, hat die Höhenanpassung im Bereich mit Erdreich zu erfolgen. c) bei Randbalkenerhöhungen bis zu 5 cm, -längen < 60 m und bei einer durchgehenden Leitplanke auch außerhalb des Randbalkens kann die Höhe der Leitschiene unverändert bleiben. d) Bei Randbalkenerhöhungen von mehr als 5 cm muss die Betonkante bündig mit der Leitschiene verlaufen. <p>Bei kurzen Leitsystemen, die somit bereits nicht optimal funktionieren, kann dem Randbalken eine Funktion der Beteiligung an der Rückhaltung und Umlenkung des Rades beim Aufprall zugewiesen werden,</p>		<p>1. Secondo crash test, le altezze di installazione della sommità della lama sono rispettivamente 75cm per le barriere PABH2 e 83cm per le barriere PABH1.</p> <p>La necessità di regimare l'acqua piovana o la presenza di marciapiedi può rendere necessaria la realizzazione di banchettoni rialzati.</p> <p>Dalle simulazioni si evince che:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) in presenza di cordoli rialzati il comportamento della barriera è migliore se la quota della lama viene aumentata dello stesso valore dell'altezza del cordolo. Mantenere costante la profondità di inghisaggio del paletto permette di lasciare inalterato il comportamento deformativo della barriera. b) Nei tratti di raccordo con barriere su terra, la quota va ridotta progressivamente nel tratto su terreno. c) Per rialzi del banchettone fino a 5cm, lunghezze del banchettone < 60m e con barriera continua anche fuori del banchettone, la quota della lama può restare invariata. d) Per rialzi superiori ai 5cm il filo banchettone va portato a filo della lama. <p>Per barriere corte, che quindi già funzionano in modo non ottimale, al cordolo può essere assegnata una funzione di partecipazione al contenimento e di reindirizzamento della</p>

insbesondere bei Aufprallen mit großem Winkel zur Leitplanke.		ruota durante l'urto, soprattutto per impatti poco tangenti.
---	--	--

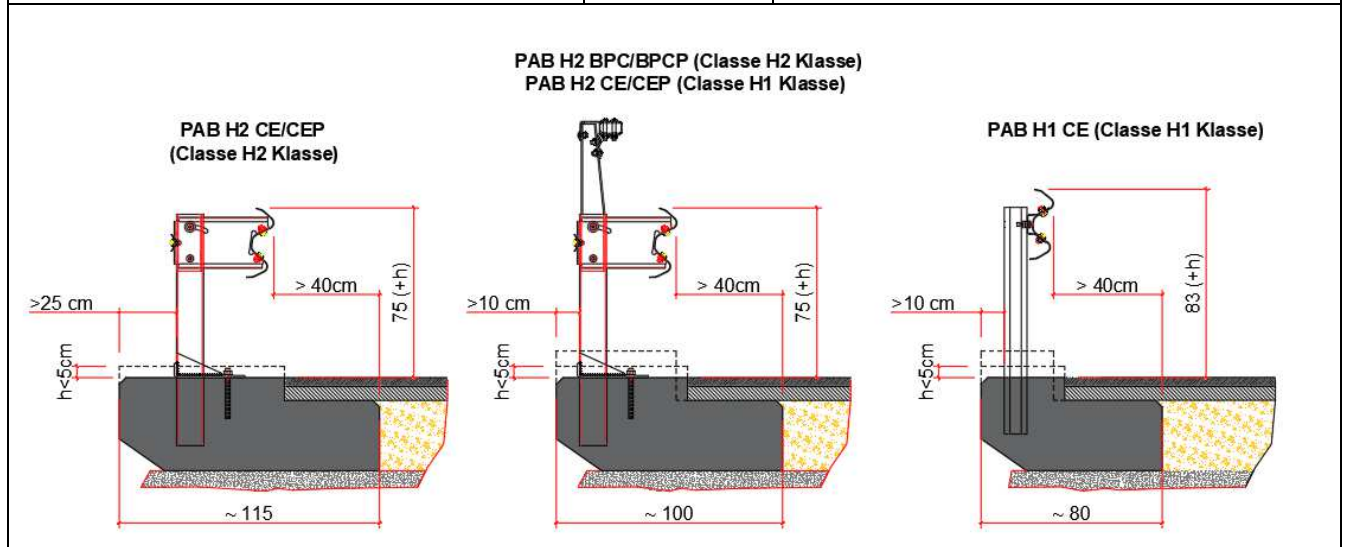


Bild XI-02 Ausbildung der Randbalken		Fig. XI-02 Dettaglio dei banchettoni
Schutz der Fußgänger	XI- Art. 125	Tutela dei pedoni
<p>1. Aus Gründen des Landschaftsschutzes und der Kosten kann auf Straßen mit Stützmauern, auf denen kein signifikanter Fußgängerverkehr vorkommt, die Mindesthöhe des Leitsystems von 1 m herabgesetzt werden auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,75 m, wenn breite Leitschienen mit einem Rückenstreifen verwendet werden (z.B. Typ PAB H2 CE). - 0,83m bei Verwendung von schmalen Leitschienen ohne Rückenstreifen (z.B. Typ PAB H1 CE) 		<p>1. Per motivi di tutela paesaggistica e di costi, su strade con muri di sostegno, nelle quali non sia rilevabile un passaggio significativo di pedoni, si può abbandonare l'altezza minima di 1 m per i sistemi di sicurtvia, riducendola a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0,75 m se si utilizzano barriere larghe con fascia posteriore (ad es. il tipo PAB H2 CE) - 0,83 m se si utilizzano barriere strette senza fascia posteriore (ad es. il tipo PAB H1 CE).
<p>2. Wo viele Fußgänger zu erwarten sind, ist ein Leitsystem mit Handlauf mit einer Mindesthöhe von 1 m erforderlich.</p>		<p>2. Dove è prevedibile un passaggio significativo di pedoni è richiesta la posa di una barriera con corrimano con altezza minima di 1m.</p>
<p>3. In zertifizierten Leitsystemen ohne Handläufe dürfen nicht konstruktive/schwere Handläufe integriert werden, die ihr Verhalten im Falle eines Fahrzeugaufpralls ändern könnten.</p> <p>Bei Straßen mit einer Projektierungsgeschwindigkeit von $V_p (= V_{85}) < 70$ km/h kann die Funktion des Handlaufes durch eine leichte Struktur (Rohr- oder Gitterpaneele) erfüllt werden, welche hinter den zertifizierten Leitsystemen positioniert und mit Hilfe von Metallklammern oder -bügeln an diesen verankert werden (aber nicht mit angedübelten Platten am Randbalken).</p>		<p>3. Le barriere certificate senza corrimano non possono venire integrate con corrimani strutturali/pesanti che potrebbero modificarne il comportamento in caso di urto di un veicolo.</p> <p>Lungo strade con una velocità di progetto $V_p (=V_{85}) < 70$ km/h la funzione corrimano può essere svolta da parapetti leggeri (tubolari o pannelli di rete) posizionati dietro le barriere certificate ed a queste ancorate mediante fascette o staffe metalliche (e quindi non con piastre tassellate al cordolo), avendo cura di unirli reciprocamente con lacci in acciaio zincato lasciati laschi.</p>

Weiters müssen diese Strukturen durch lose verzinkte Stahlschnüre verbunden werden. Die Länge dieser Struktur muss dem Abstand der Pfosten entsprechen.		La lunghezza dei pannelli dovrà essere pari all'interasse dei paletti.
4. Der freie Durchgang zwischen den Pfosten und unter der Leitschiene kann mit leichten Paneelen aus Edelstahl oder einem verzinkten Gitter in einem leichten Rahmen verschlossen werden, welche mit Klammern an den Pfosten verankert sind.		4. Il varco libero tra i montanti e sotto la lama, può essere chiuso con pannelli leggeri in rete inox o zincata, sostenuti da telai leggeri ancorati ai montanti mediante fascette.
Schutz der Motorradfahrer	XI- Art. 126	Tutela dei motociclisti
1. Motorradschutzbänder reduzieren Personenschäden, haben aber folgende negative Aspekte: - Möglicher Einfluss auf die Zertifizierung, wenn sie an Leitschienen montiert werden, welche ohne solche Schutzbänder geprüft wurden; - Schaffung von schattigen Bereichen und daher Gefahr von Eisbildung auf der Straße, wenn sie auf der Südseite montiert werden; - Hindernis für die Schneeräumung beim Winterdienst; - Schwierigkeit bei der Durchführung der Mäharbeit - Anreiz zu erhöhter Geschwindigkeit der Motorräder.		1. Le fasce di protezione per motociclisti riducono i danni alla persona ma presentano i seguenti aspetti negativi: - Possibile alterazione della certificazione se montati su barriere crashate prive di tale fascia; - creazione di zone d'ombra e quindi rischio di ghiaccio in strada se posate verso sud; - barriera all'eliminazione della neve durante servizio invernale; - difficoltà d'esecuzione dello sfalcio erba - incentivo ad aumentare la velocità delle moto.
2. Alle neuen Straßenbauwerke mit Krümmungsradien von weniger als 250 m und mehr als 180 m (entspricht einem $V_p \geq 70$ km/h) müssen Leitsysteme mit integrierten Motorradfahrer-Schutzbändern haben. Sowohl die Leitschiene, als auch das gesamte integrierte Leitsystem, müssen nach den jeweiligen Vorschriften zertifiziert sein.		2. Tutte le nuove opere stradali che presentano raggi di curvatura inferiori a 250m e superiori 180 m (a cui corrisponde una $V_p \geq 70$ km/h) devono avere sicurvia integrati con fasce per la protezione motociclisti. Sia la fascia singola, che l'intera barriera integrata con la fascia, devono essere certificate ai sensi delle rispettive normative.
3. Auf diese Verpflichtung kann auf der Grundlage eines Berichtes mit entsprechenden Begründungen (niedrige Geschwindigkeit, besondere Verkehrszusammensetzung, andere Lösungen der Verkehrssicherheit, Verkehrsregeln usw.) verzichtet werden.		3. A seguito di relazione motivata (bassa velocità, particolare conformazione del traffico, presenza di altre soluzioni di sicurezza attiva, regolamentazione della circolazione...) è possibile derogare a tale obbligo.
4. Für Kurven mit kleinerem Radius ist diese Installation nicht unbedingt erforderlich; sie sollte entlang von Langstrecken-Motorradrouten installiert werden.		4. Per curve a raggio inferiore questa installazione, non è strettamente necessaria; è opportuna per tratte ad elevata percorrenza motociclistica.
5. Motorradfahrer-Schutzvorrichtungen müssen auch auf Straßenabschnitten eingesetzt werden, auf denen in den letzten 3 Jahren		5. Sicurvia integrati con protezione motociclisti vanno altresì impiegati in quei tratti stradali che abbiano evidenziato, negli

mindestens 5 Unfälle mit Motorradfahrern gemeldet wurden.		ultimi 3 anni almeno 5 incidenti che abbiano visto il coinvolgimento di motociclisti.
Leitsysteme entlang von Böschungen	XI- Art. 127	Sicurvia lungo scarpate
1. Bei Böschungshöhen > 1,0 m und einer Böschungsneigung steiler als 2:3 ist eine Leitschiene erforderlich.		1. Per scarpate con altezze H > 1,0 m e pendenza maggiore di 2:3 è necessario un sicurvia.
2. Bei Böschungsneigungen flacher als 2:3 sind keine Leitsysteme notwendig, es sei denn es sind tiefer gelegene Bauwerke zu schützen.		2. Con scarpate di pendenza minore di 2:3 non sono necessari sicurvia, a meno che non vi siano da proteggere opere sottostanti.
Einfache Leitplankenendstücke	XI- Art. 128	Terminali semplici
1. Am Anfang und am Ende einer Leitschiene muss ein Endstück, vorgesehen werden, wie in den Installationshandbüchern für das Leitsystem erläutert.		1. All'inizio ed alla fine di un guardrail va previsto un terminale, come esplicitato dai manuali d'installazione della barriera.
2. Zu den Leitsystemen vom Typ PAB gehören mehrere Endstücke, welche entsprechend den lokalen Anforderungen ausgewählt werden sollen: - Die Entfernung des theoretischen Aufschlagpunktes des Endstückes oder bei einer Böschung mit nachgiebigem Untergrund, die statische Mitwirkung des Endstücks; - hohe Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrzeug direkt auf das Endstück umgeleitet wird und daher die Gefahr eines "Rampeneffekts" oder Schleuderrisikos besteht; - Vorhandensein von unterirdischen Infrastrukturen (Rohre, etc.) und daher sind oberirdische Lösungen vorzuziehen; - extrem niedrige effektive Geschwindigkeit.		2. Le barriere tipo PAB prevedono diversi terminali la cui scelta va fatta in funzione delle esigenze locali: - distanza del punto di impatto teorico dal terminale o presenza di scarpata con terreno soffice e quindi si richiede collaborazione statica del terminale stesso; - alta probabilità di svio del veicolo proprio sul terminale e quindi rischio "effetto rampa" o rischio infilzamento; - presenza di infrastrutture sotterranee (tubazioni etc.) e quindi preferibili soluzioni superficiali; - velocità effettiva estremamente bassa.
3. Im Allgemeinen haben die Leitsysteme vom Typ PAB verschiedene Arten von Endstücken (siehe Installationshandbücher): - zum Boden hin abgesenkte Leitschiene mit einer Länge von 4 m und einem Pfosten auf halber Länge - zum Boden hin abgesenkte Leitschiene mit einer Länge von 2 m - Leitschiene nach außen gebogen mit einem beliebigen Endstück.		3. In generale le barriere tipo PAB presentano diverse tipologie di terminali (vedi relativi manuali di installazione): - Lama a terra in 4m con 1 palo intermedio; - Lama a terra in 2m - Lama curva verso l'esterno e poi qualsiasi terminale
4. Im Allgemeinen ist es immer besser, die Leitschienen des neuen Leitsystems mit denen des bestehenden Leitsystems zu verbinden oder den Anfang der Leitschiene schrittweise		4. In generale è sempre meglio collegare i nastri della nuova barriera con quelli delle barriere esistenti oppure portare progressivamente l'inizio barriera verso

nach außen zu biegen (ca. 1/10 der Länge des Endstücks).		l'esterno (ca. 1/10 della lunghezza del terminale).
Bild XI-03 Absenkung des Leitschienenendes		Fig. XI-03 Ancoraggio nel terreno del tratto terminale di guardrail
Spezielle Leitplankenendstücke	XI- Art. 129	Terminali speciali
1. Bei hohem Verkehrsaufkommen, hoher Geschwindigkeit und hohem Risiko eines Aufpralls auf ein Endstück sind spezielle, nach UNI EN 1317-4 zertifizierte Endstücke vorzuziehen.		1. In caso di alto traffico, alta velocità ed alto rischio di impatto sul terminale stesso, sono preferibili terminali speciali certificati UNI EN 1317-4
2. Die Wahl solcher besonderen Endstücke sollte auf der Grundlage der auf diesem Straßenabschnitt festgelegten Geschwindigkeit erfolgen.		2. La scelta del terminale speciale va fatta sulla base della velocità imposta sul tratto stradale.
Anpralldämpfungselemente	XI- Art. 130	Attenuatori d'urto
1. Bei hohem Verkehrsaufkommen, hoher Verkehrsgeschwindigkeit und besonderen örtlichen Gegebenheiten, welche ein hohes Risiko eines Aufpralls auf einzelne Punkte (Höcker, Tunnelportale usw.) darstellen, wird der Einbau von Stoßdämpfern nach UNI EN 1317-3 empfohlen.		1. In caso di alto traffico, alta velocità e particolari conformazioni locali che comportano alto rischio di impatto contro punti singoli (cuspidi, portali di gallerie, ecc..), si raccomanda la posa di attenuatori d'urto certificati UNI EN 1317-3.

2. Die Wahl des zu installierenden Dämpfungselementes muss auf der Grundlage der für den Straßenabschnitt festgelegten Geschwindigkeit erfolgen.		2. La scelta della tipologia dell'attenuatore da installare va fatta sulla base della velocità imposta sul tratto stradale.
Übergänge zwischen Leitsystemen	XI- Art. 131	Transizioni tra sistemi di sicurvia
1. Der Übergang zwischen verschiedenen Arten von Leitsystemen muss graduell erfolgen, sowohl in Bezug auf die Geometrie, den Bauteilwiderstand und die Querverformbarkeit. Direkte Übergänge zwischen Leitschienen mit einem ähnlichen W sind vorzuziehen.		1. Il passaggio tra diverse tipologie di barriere di sicurezza deve essere graduale, sia dal lato della geometria, che della resistenza, che della deformabilità trasversale. Sono preferibili passaggi diretti tra barriere che presentano un W simile.
2. In allen Fällen müssen die letzten Abschnitte der Leitschienen starr (mit Platten und Dübel) und mit zunehmender Steifigkeit (sich verdickende Pfosten) mit einem möglichen New-Jersey-Element, mit einem Portal oder mit einer Mauer verbunden werden.		2. In tutti i casi i tratti finali dei sicurvia vanno collegati rigidamente (con piastre e tasselli) e con rigidità progressivamente maggiorata (infittimento montanti) ad un eventuale elemento new jersey, ad un portale, ad un muro.