

Plädoyer pro Mischen

12. September 2012

Rupert Wimmer

Geschüttelt - nicht gerührt



Begriffsklärung

Möglichkeiten der Führung des Veloverkehrs

Mischprinzip:

- keine Radverkehrsanlagen



Trennprinzip:

- Radstreifen
- Radwege
- Fuss- und Radwege



Zwischenlösung:

- Mehrzweckstreifen (Kernfahrbahn)



Begriffsklärung

Mein Plädoyer: Velos auf die Fahrbahn

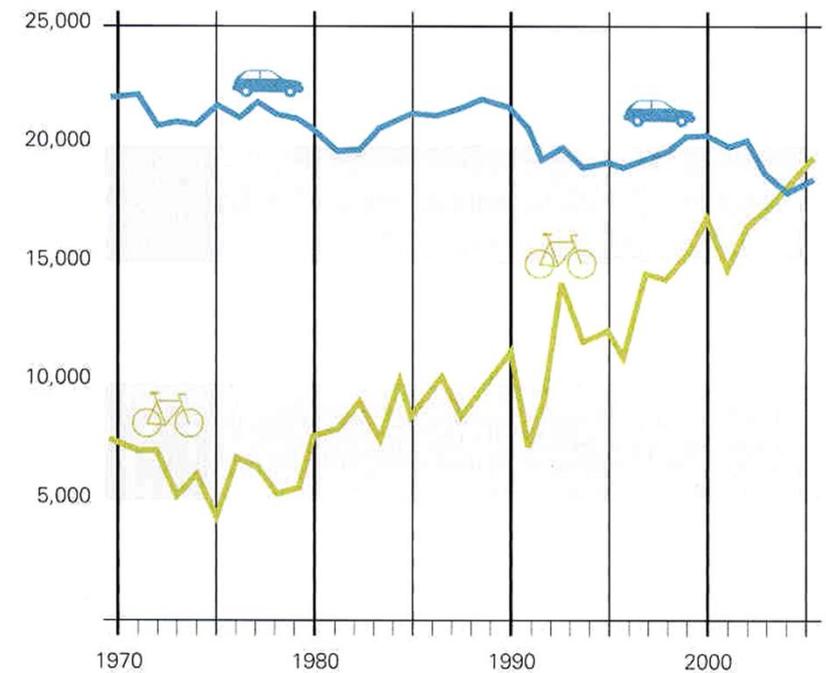
Innerorts



Vorbild Kopenhagen

Veloverkehr prägt das Stadtbild

>>20% Veloverkehrsanteil



Vorbild Kopenhagen

Was vergessen wird:

- Velowege >2.0m
- auch Velostreifen



Vorbild Kopenhagen

Was vergessen wird:

- im Bereich Knoten auf Fahrbahn
- weitere Fördermassnahmen



Vorbild Kopenhagen

Was vergessen wird:

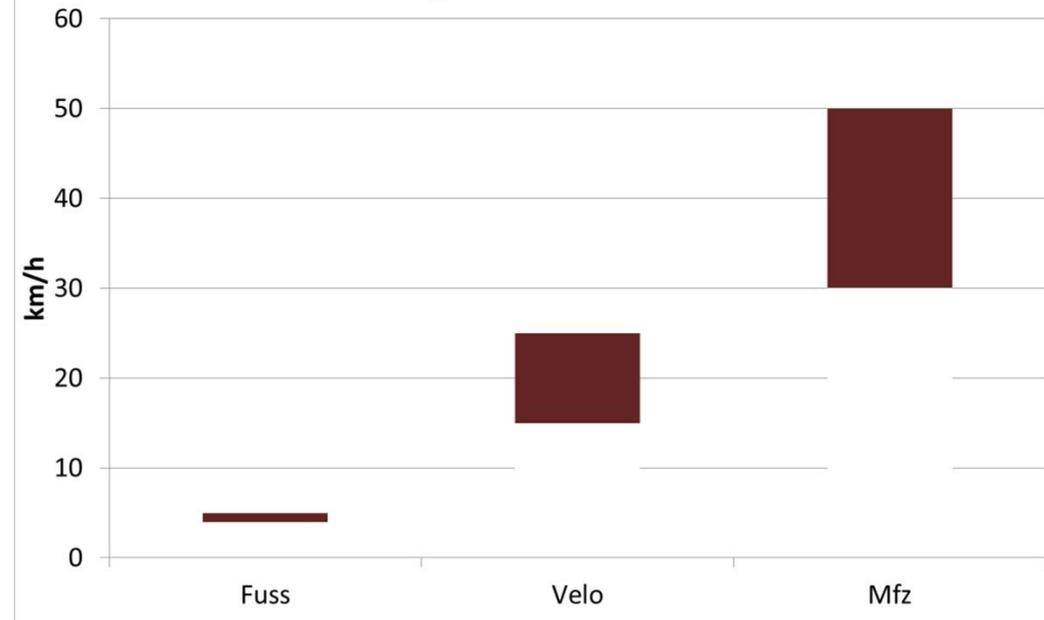
- Konflikte im Bereich Bushaltestellen
- Konflikte im Bereich Fussgängerübergänge



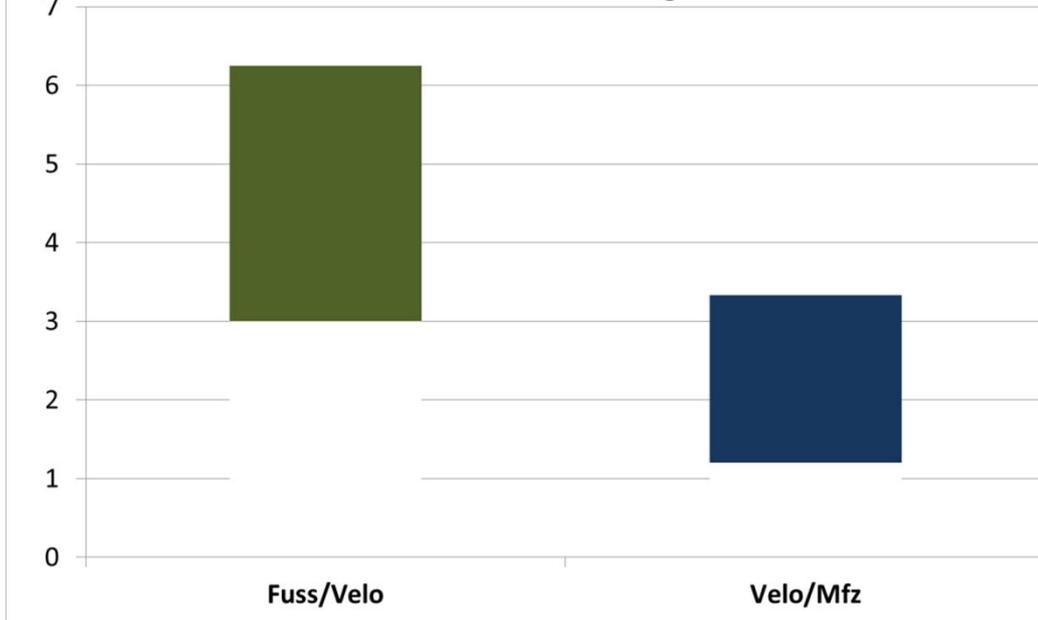
Vorteile Velo auf Fahrbahn

Geschwindigkeit

Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel

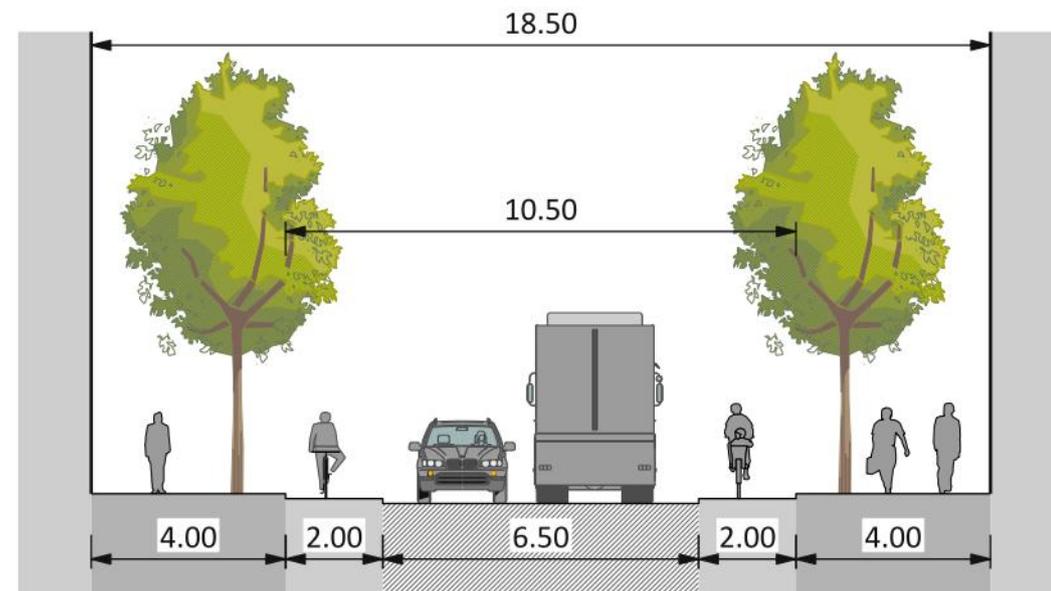
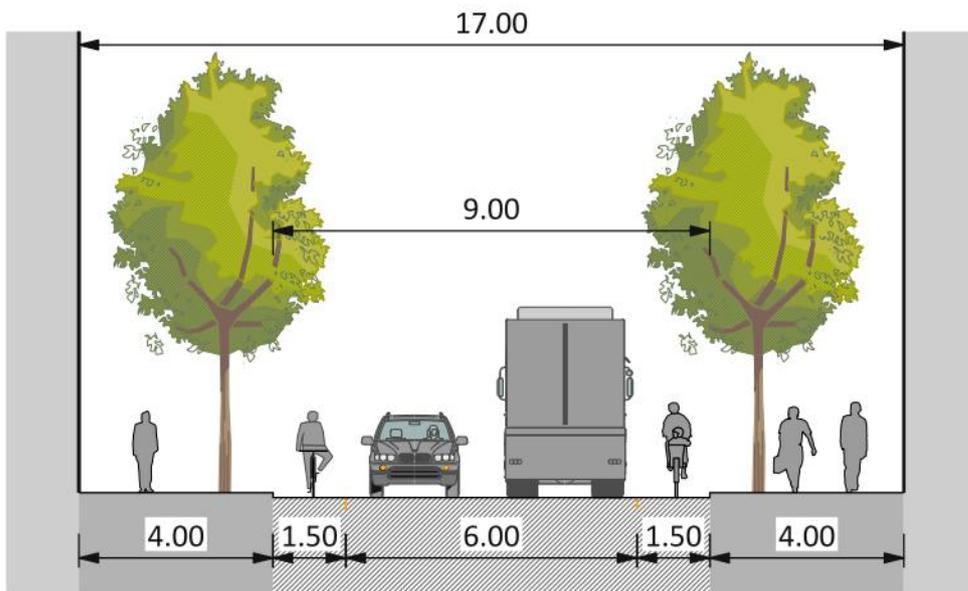


Verhältnis der Geschwindigkeiten



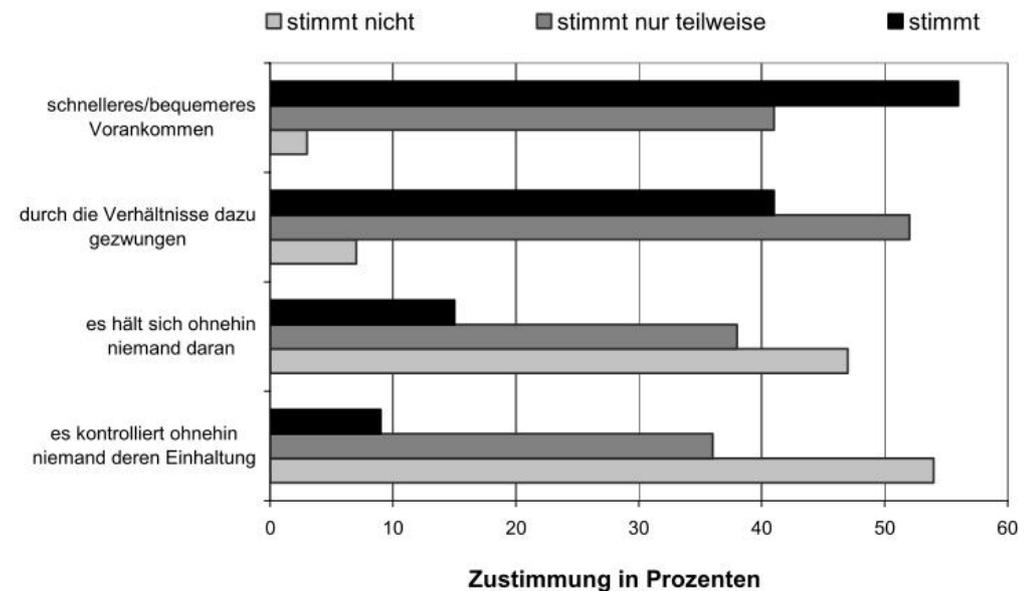
Vorteile Velo auf Fahrbahn

Geringerer Platzbedarf



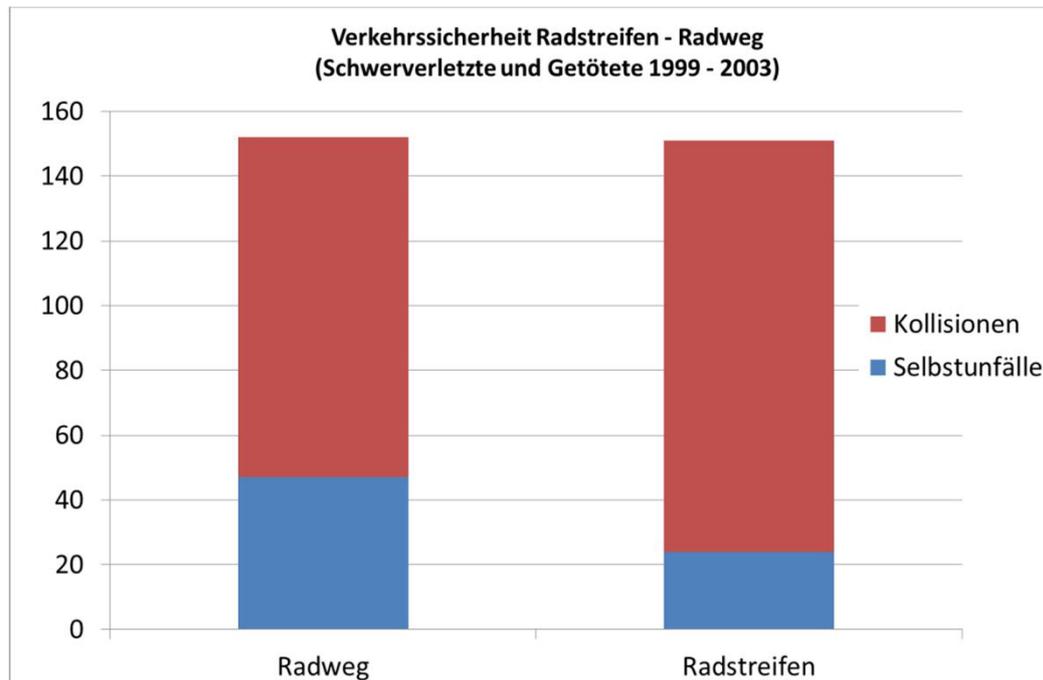
Vorteile Velo auf Fahrbahn

Direktes und zügiges Vorankommen



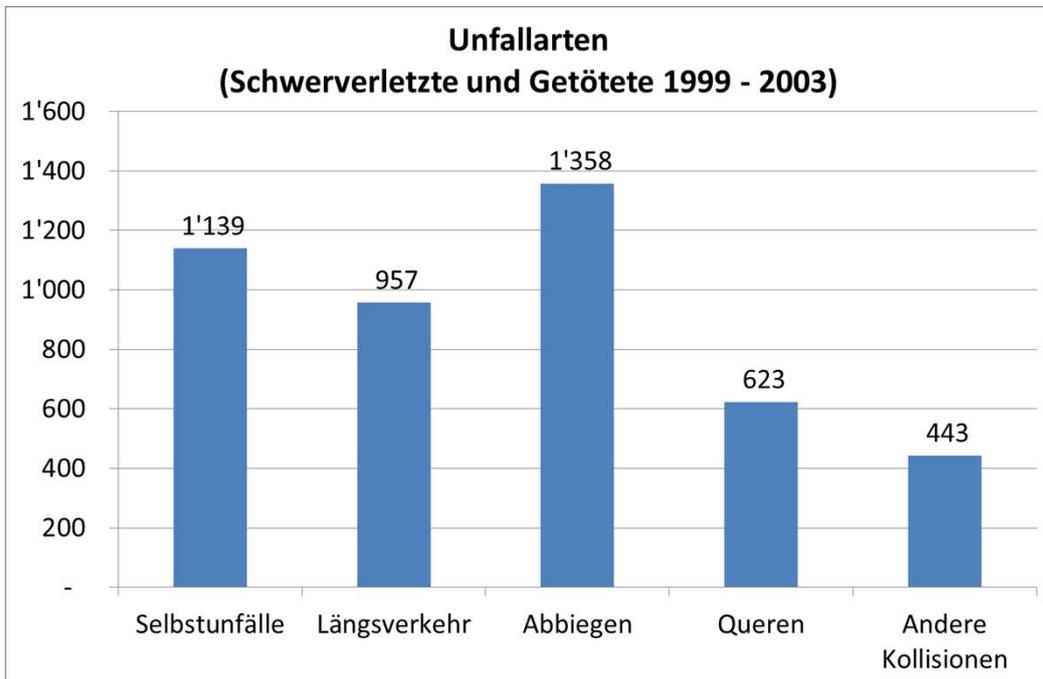
Vorteile Velo auf Fahrbahn

Velowege nicht sicherer als Velostreifen



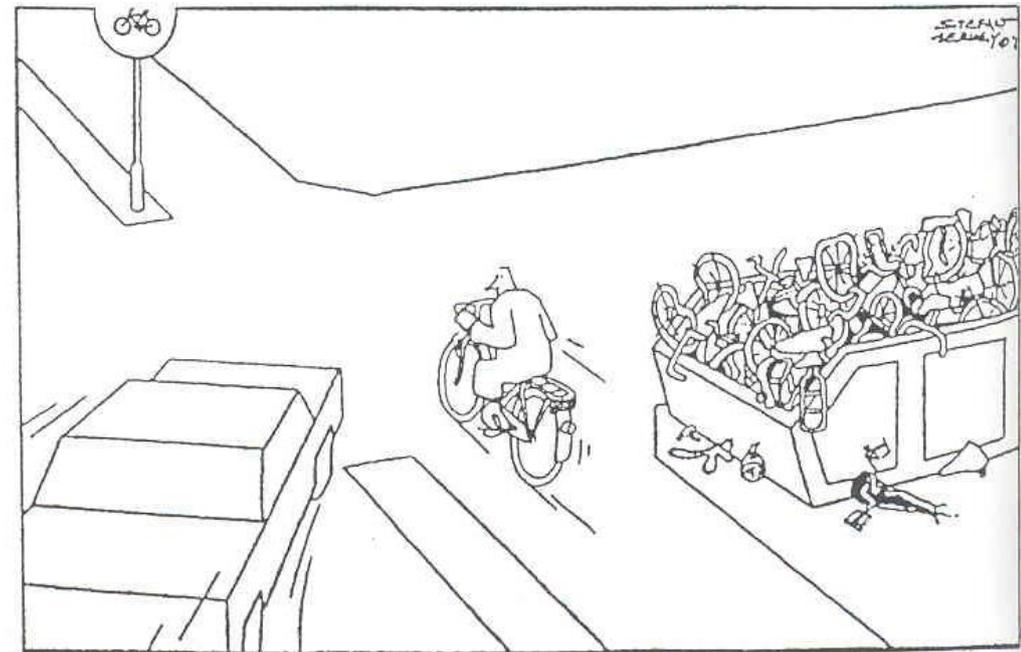
Vorteile Velo auf Fahrbahn

Knoten gefährlicher als Strecke



Vorteile Velo auf Fahrbahn

Im Bereich von Knoten Veloverkehr auf die Fahrbahn



Trends



30/20 statt 50/30

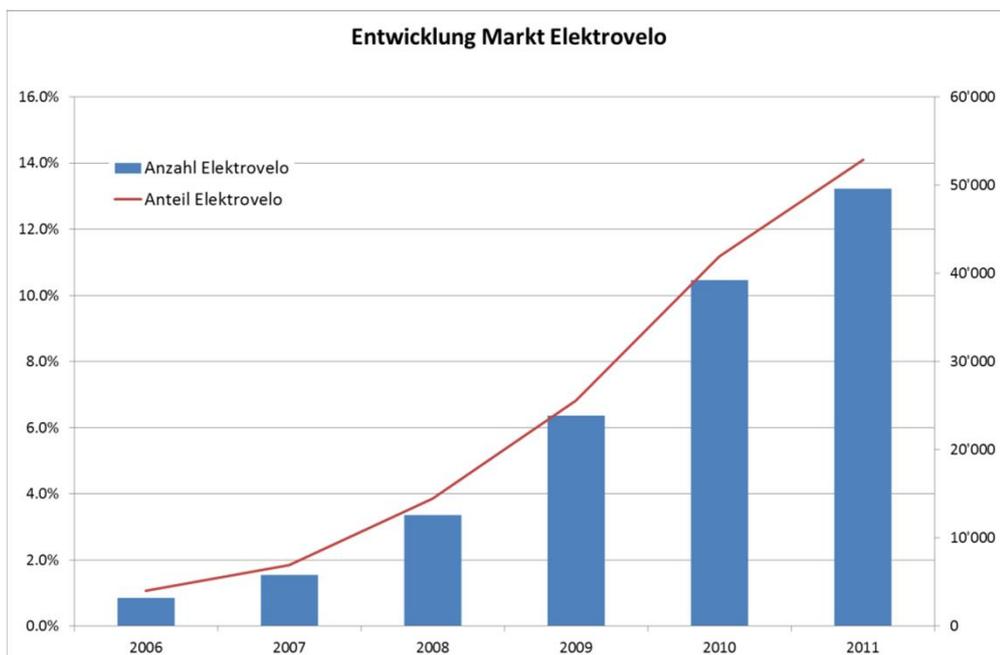
Strassenlärmsanierung durch
Geschwindigkeitsreduktion
Zonenkonzept Tempo 30
kommunale Strassen



Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

Trends

Elektrovelo



Trends

Reduktion Mfz-Verkehr

St. Gallen: Ja zur Städte-Initiative

Aktualisiert am 01.09.2011

Die Stadt St. Gallen setzt in Zukunft konsequent auf den öffentlichen Verkehr, die Velofahrer und die Fussgänger.

Städteinitiative

«Wir verzichten gerne auf ein paar Autofahrer»

Wie die SVP zum Wahlhelfer der Autokritiker wurde

«Es wird Zeit für eine Autopartei!»

Die Stimmberechtigten hiessen die so genannte Städte-Initiative als erste Schweizer Stadt mit 11'417 zu 7916 Stimmen gut.

Die Zustimmung betrug knapp 60 Prozent. Die Stimmbeteiligung lag bei 44,7 Prozent. Hinter der Städte-Initiative steht der Verein «UmverkehR», der gleiche Initiativen in fünf Schweizer Städten

eingereicht hat. Ziel ist die Förderung des ÖV, des Veloverkehrs und der Fussgänger.

Die städtische Baudirektorin Elisabeth Beéry (SP) zeigte sich überrascht von der Deutlichkeit des Ja-Ergebnisses. Sie habe einen knappen Ausgang erwartet, sagte sie gegenüber der Nachrichtenagentur SDA. Das Initiativkomitee habe einen sehr engagierten Abstimmungskampf geführt.

Nun geht es ans Umsetzen

Die Städte-Initiative entspricht laut Beéry der Stossrichtung der Politik von Stadtrat und Stadtparlament. Nun gebe die Bevölkerung «Rückenwind». Entscheidend sei jetzt, wie konkrete Projekte umgesetzt würden, zum Beispiel die «Durchmesser-Linie» der Appenzeller Bahn oder Verbesserungen am städtischen Busnetz.



Fazit

Veloverkehr auf der Fahrbahn ist meist die beste Lösung

Öfter Radstreifen mit durchgezogener Linie verwenden



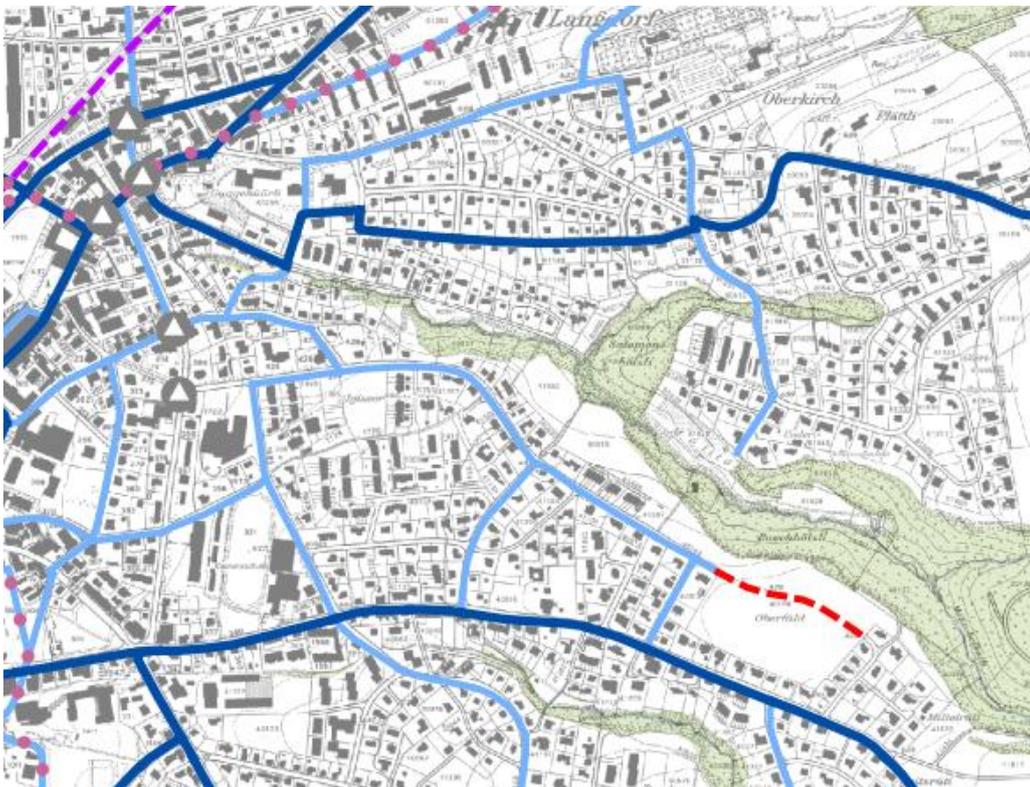
⁵ Radstreifen werden durch eine unterbrochene oder ununterbrochene, gelbe Linie abgegrenzt (6.09). Die ununterbrochene Linie darf weder überfahren noch überquert werden.¹⁹¹ Auf Verzweigungsflächen dürfen Radstreifen nur markiert werden, wenn den einmündenden Fahrzeugen der Vortritt entzogen ist. Für die Benützung der Radstreifen gilt im übrigen Artikel 40 VRV^{192, 193}

	Haupt- und Nebenstrassen	0,15	
Radstreifenlinie		0,15	
	In Knoten, evtl. vor ununterbrochenen Radstreifenlinien	0,15	

Fazit

Es braucht ein duales Netz

- Alltagsverkehr: schnell, direkt
- Freizeitverkehr: sicher, bequem



Fazit

Lieber keine als eine unsachgemässe Radverkehrsanlage





Danke für Ihre Aufmerksamkeit