

## Markierungsversuche zu Gunsten der Velofahrenden Schlussfolgerungen für eine generelle Einführung der Massnahmen

Emmanuel Fankhauser, Ing. transports EPFZ, Citec Ingénieur Conseils SA Genève. [www.citec.ch](http://www.citec.ch),  
emmanuel.fankhauser@citec.ch

### Fall 1: Schutzraum für nach links abbiegende Velofahrer vor einer Fussgängerinsel

#### Problemstellung

Schutz von linksabbiegenden Velofahrern, welche vor einer Fussgängerinsel warten.

#### Anwendungsbeispiele

Zürich, Ostermundigen, Genf

#### Beschreibung der Massnahme

Der Raum vor einer Fussgängerinsel kann Velofahrern erlauben, ihre Spur zum Linksabbiegen zu verlassen und die Gegenfahrbahn parallel zum Fussgängerstreifen zu überqueren. In der Regel weist die Mittelspur vor einer Fussgängerinsel eine leichte Kurve nach rechts auf, um den Verkehr auf der richtigen Seite an der Fussgängerinsel vorbei zu führen. Statt zwei unterbrochene Linien auf jeder Seite der Fussgängerinsel anzubringen, kann ein sicherer Warteraum ausserhalb des Verkehrsstroms ausgeschieden werden.



#### Zur Diskussion

- Wie soll dieser Warteraum markiert werden: unregelmässig unterbrochene Linien, unterbrochene, Schraffierung?
- Um die Situation klar zu gestalten, sollte ein Velo-Piktogramm angebracht werden (mit einem Pfeil, der die Einspursituation aufzeigt?)
- Auf das am Pfosten der Verkehrsinsel angebrachte Strassensignal 2.34 "Hindernis rechts umfahren" wird verzichtet

### Fall 2: Unterbrochene weisse Linie entlang eines seitlichen Parkierstreifens

#### Problemstellung

Schutz der Velofahrer auf einer schmalen Strasse mit parallel zum Strassenrand angeordneten Parkplätzen

**Anwendungsbeispiel:** Solothurn, Herrenweg

**Realisierung:** 2002

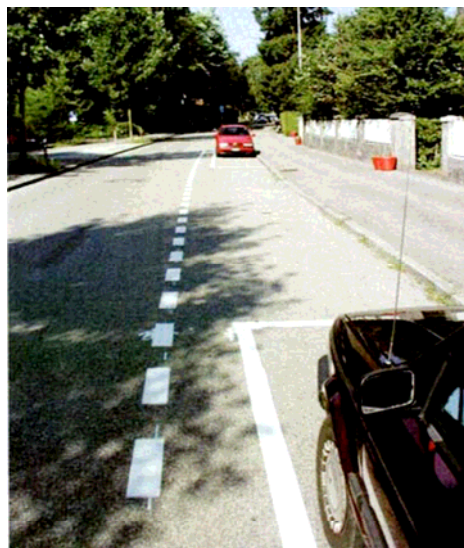
**Strassentyp:** kommunale Strasse mit Gegenverkehr, Sammelstrasse, nur Lokalverkehr.

#### Umfeld:

Mittlere Besiedlungsdichte; auf einer Seite die Kantonsschule (600 Schüler und Schülerinnen), auf der anderen Seite ein altes Villenquartier mit längsseitig angeordneten Parkplätzen. Dieses sind gut und meist langfristig belegt durch Anwohner, Lehrpersonal, Eltern.

**Verkehrsdaten:** Durchfahrt von  $\varnothing$  4400 Fahrzeugen/Tag, davon 5,1% Lastwagen (Juni 2002)

**Abmessungen:** 7.00m Fahrbahn (ohne Trottoirs), 2.00m seitlicher Parkierstreifen + 0.60m Pufferzone + 4.40m Fahrzone im Gegenverkehr



### **Beschreibung der Massnahme**

Einführung von den Verkehr verlangsamen Massnahmen (Fussgängerinseln und Markierungen), die den Durchgangsverkehr im Quartier reduzieren und die zahlreichen Velofahrer begünstigen sollen, welche die schmale Quartierstrasse benützen. Die seitliche Versuchs-Markierung soll die Velofahrer dazu anhalten, einen Sicherheitsabstand zu den parkierten Fahrzeugen einzuhalten. Gleichzeitig sollen die motorisierten Verkehrsteilnehmer davon abgehalten werden, Velofahrer auf die Seite zu drängen, die diesen Sicherheitsabstand einhalten.

### **Bilanz**

18% Verkehrsrückgang ab Einführung der Massnahmen, gar 27% in den Stosszeiten. Dies ist auf einen Rückgang des Schleichverkehrs durch Pendler zurückzuführen.

Die neue Massnahme bewährt sich, wenn der Parkierstreifen gut besetzt ist; unverständlich ist die Markierung bei nicht belegten Parkfeldern.

### **Zur Diskussion**

- Die Markierung kann als Radstreifen verstanden werden: muss ein Piktogramm "Velo" links der Markierlinie am Boden angebracht werden?
- Markierungsbeginn: Wie kann den Velofahrenden die Richtung/ Fahrspur klar angezeigt werden? Zum Beispiel mit einer Verkehrsinsel?
- Bei einem Unterbruch der Parkiermöglichkeit (z.B. auf der Höhe einer seitlichen Ausfahrt): Soll die Markierung trotzdem weiter geführt werden?

### **Fall 3: Durchgehender Radstreifen bei örtlich verengter Durchfahrt**

#### **Problemstellung**

Konfliktbewältigung zwischen Velofahrenden und motorisiertem Verkehr bei einer durch einen Verkehrsteiler verursachten Trichter-situation

#### **Beschreibung der Massnahme**

Der Fall betrifft Strassen mit Radstreifen, deren Fahrbahn örtlich zum Beispiel durch eine Fussgängerinsel verengt wird. Üblicherweise wird der Radstreifen zu Gunsten des motorisierten Verkehrs unterbrochen. Das Durchziehen des Radstreifens schränkt den motorisierten Verkehr ein und erhöht im Engpass die Sicherheit für die Benützer des Radstreifens.



#### **Zur Diskussion**

- Diese Massnahme veranlasst die motorisierten Verkehrsteilnehmer, sich im Engpass an die linke Seite der Fahrspur zu halten, und erhöht so die Gefahr, dass die Fussgängerinsel angefahren wird. Folglich muss für die Sicherheit der Fussgänger durch eine Verbreiterung der Fussgängerinsel (1.5 bis 2m) gesorgt werden.
- Wie breit muss die Fahrbahn sein, damit sich eine solche Massnahme durchführen lässt?
- Kann diese Massnahme Velofahrer dazu verleiten, einem möglichen Konflikt weniger Aufmerksamkeit zu schenken?