

Kurzfassung

## **Velomassnahmen mit ungenügender rechtlicher Abstützung**

Rolf Steiner, Jean-Louis Frossard

Gewisse Velomassnahmen sind rechtlich ungenügend abgestützt, scheinen sich aber bewährt zu haben. Das Bundesamt für Strassen ASTRA möchte Massnahmen, deren Wirkungen positiv sind, legalisieren. Andererseits soll auf Velomassnahmen, die sich nach eingehender Untersuchung als fragwürdig herausgestellt haben, zukünftig verzichtet werden.

Die hier vorgestellte Forschungsarbeit beschränkte sich auf Bodenmarkierungen. Signalisationen wurden nicht mit einbezogen.

Untersucht wurde auf drei Ebenen:

- > Rechtliche Abklärung
- > Befragungen
- > Beobachtungen und Messungen (mittels Video)

### **1. Rechtliche Abklärung**

Damit bewährte Velomassnahmen künftig rechtlich abgestützt sind, bedarf es Änderungen auf Verordnungsebene. Bei unbestrittenen Massnahmen, deren positive Wirkung nicht erst bewiesen werden muss, hat sich die Forschungsarbeit auf die rechtlichen Aspekte beschränkt.

### **2. Befragung zum subjektiven Empfinden**

Markierungen müssen gewisse Kriterien erfüllen, damit ihre Wirkung als positiv bezeichnet werden kann.

- > Sie müssen von den Verkehrsteilnehmern erkannt werden
- > Sie müssen allseits gleich verstanden werden
- > Sie müssen allseits richtig verstanden werden

Der Gesetzgeber ist nur dann bereit, neue Velomassnahmen in die Verordnung aufzunehmen, wenn gewährleistet ist, dass diese drei Kriterien erfüllt sind.

Eine erste Überprüfung der positiven Wirkung rechtlich ungenügend abgestützter Velomassnahmen erfolgte durch Befragungen, die vom Institut für Angewandte Psychologie (IAP) durchgeführt wurden.

### **3. Abklärung durch Beobachtung**

Befragungen geben das subjektive Empfinden der Verkehrsteilnehmenden wider. Verhalten diese sich aber auch so, wie sie es bei den Befragungen zum Ausdruck bringen? Lassen sich weitere Phänomene beobachten und messen, welche im Rahmen der Befragungen nicht ausreichend zum Vorschein gekommen sind?

Mittels umfangreicher Videountersuchungen wurde überprüft, ob sich die Vorgabe, eine Velomassnahme habe sich bewährt, durch Beobachtung und Messungen gestützt werden kann.

- > Überprüfung mit Video (qualitative Analyse)
- > Auswertung (ViVAtraffic, quantitative Analyse)

#### **4. Resultat: Gesamtbild des Verkehrsverhaltens**

Die umfangreichen Untersuchungen ergaben ein Gesamtbild des Verhaltens aller involvierten Verkehrsteilnehmer. Sie liessen Schlüsse zu, ob eine Velomassnahme als positiv beurteilt werden kann und deshalb legalisiert werden soll, oder ob auf eine weitere Propagierung verzichtet werden muss.

Falls Auswirkungen positiv  
---> Legalisieren

Falls Auswirkungen negativ  
---> Verzicht durchsetzen

#### **5. Normierung**

Auf Gesetzes- und Verordnungsebene werden nur generelle Aussagen über Verkehrsmassnahmen gemacht. Ihre konkrete Anwendung wird auf Ebene Normen geregelt.

In dieser Arbeit ging es nicht um die Frage, unter welchen Umständen eine Velomassnahme sinnvoll sei. Deshalb wurden auch keine entsprechenden Kriterien erarbeitet. Vielmehr ging es darum, grundsätzliche Aussagen darüber zu machen, ob eine Velomassnahme legalisiert werden soll oder nicht.

#### **6. Vorläufige Forschungsergebnisse**

Ohne die Ergebnisse vorwegnehmen zu wollen, zeichnen sich bei gewissen Markierungen positive bzw. negative Ergebnisse ab.

Beispiele:

- > Positiv: Piktogramme
- > Negativ: Radstreifen bei Engstellen

#### **7. Beschreibung der wichtigsten untersuchten Massnahmen:**

- Massnahmen bei Engstellen
- Fahrradsymbole in Strassen mit Richtungsverkehr für Motorfahrzeuge
- Ausgeweitete Radstreifen
- Fahrradsymbole im Vorsortierbereich von Knoten
- Fahrstreifen für Rechtsabbieger mit Geradeausfahrmöglichkeit für Radfahrer
- Fahrradsymbole in Strassen mit Verbot für Motorfahrzeuge
- Bodenschriften
- Fahrradsymbole auf Trottoirs und Fusswegen sowie in Fussgängerzonen
- Durchgestrichenes Fahrradsymbol