Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr

Mischflächen des Fuss- und Veloverkehrs innerorts führen zunehmend zu Konflikten. Gründe sind eine Zunahme der Mischflächen, veränderte Zulassungsbestimmungen von E-Bikes und neuen Elektro-Fahrzeugen, unverständliche Verkehrsregeln und ein zu wenig angepasstes Fahrverhalten. Die heutigen Regelungen entsprechen weder den Anforderungen der Verkehrssicherheit noch den Komfortansprüchen des Fussverkehrs und auch nicht denjenigen des Veloverkehrs.

Zürich Zypressenstrasse: Veloführung auf dem Trottoir, obwohl genügend Platz für eine andere Lösung vorhanden wäre.

Die räumlichen Verhältnisse in vielen Innenstädten sind eng. Separate Flächen für den Veloverkehr oder eine sichere Führung auf der Fahrbahn ist nur möglich, wenn substanzielle Veränderungen vorgenommen werden. Diese wurden meist nicht in Betracht gezogen, da nicht mehrheitsfähig. Daher wurden vielerorts Lösungen getroffen, wo der Fuss- und Veloverkehr sich die Flächen teilen müssen. Das 1998 neu eingeführte Verkehrsregime mit dem Signal Fussweg «🚲 gestattet» erlaubt seither, Velos über Trottoirs und über Fussverkehrsflächen als gemeinsame Flächen zu führen. Die ursprünglich als Ausnahme taxierte Lösung hat sich vielerorts als Standard durchgesetzt.

Boom der motorisierten Räder

Zur Zeit der Einführung des neuen Verkehrsregimes waren E-Bikes noch unbekannt. In den letzten Jahren wurde die Kategorisierung der Elektro-Motorfahrräder[1] mehrmals angepasst. Dabei wurden zwei Kategorien geschaffen und immer stärkere Motoren zugelassen. Die leicht motorisierten Elektro-Fahrräder waren ursprünglich auf 250 Watt beschränkt (heute 500 Watt) und die stark motorisierten Elektro-Fahrräder auf 500 Watt (heute 1000 Watt). Auch die sogenannt bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit[2] wurde von 6 km/h auf 20 km/h erhöht. Der Pedalantrieb ist nicht mehr vorgeschrieben. Damit ist es möglich, neben den bisherigen Elektro-Velos auch Elektro-Fahrzeuge ohne Tretunterstützung in Verkehr zu setzen.

Die Industrie hat in den letzten Jahren diverse neue Fahrzeuge wie Segways, motorisierte Trottinettes (Elektro-Scooter, Elektro-Bikeboard), Elektro-Einrad usw. entwickelt und ist laufend daran, neue Fahrzeuge zu entwickeln. Die Motoren werden immer kleiner und die Batterien immer leistungsfähiger. Alle Fahrzeuge mit weniger als 500 Watt Leistung sind bezüglich Verkehrsregeln den Velos gleich-

Zürich Hardbrücke: Konflikte zwischen Fussgängern und Velofahrenden sind hier planerisch vorprogrammiert.

gestellt. Der Segway hat zwar mehr als 500 Watt Leistung und damit eine Mofa-Nummer. Er wurde aber in der letzten Revision ebenfalls dem Velo gleich gestellt.

Im Jahr 2014 wurden 326 000 Fahrräder verkauft, davon 57 600 Elektro-Fahrräder. Damit ist jedes sechste (neue) Velo ein Elektro-Motorfahrrad[3]. Von den Elektro-Fahrrädern sind 74 % leicht motorisierte Elektro-Fahrräder und 26 % stark motorisierte Elektro-Fahrräder.

Über Segways, motorisierte Trottinettes (Elektro-Scooter, Elektro-Bikeboard), Elektro-Einrad sind keine Verkaufszahlen bekannt.

Unverständliche Verkehrsregeln

Mit dem 1998 neu eingeführten Signal Fusswege 2.61 mit der Zusatztafel «🚲 gestattet» wollte man auf bestimmten Flächen ausnahmsweise Velos zulassen, aber gleichzeitig Mofas von der Benutzung ausschliessen. Zudem umfasst das Signal Fusswege 2.61 mit der Zusatztafel «🚲 gestattet» keine Benutzungspflicht, dies im Gegensatz zum Signal 2.63.1 Rad- und Fussweg mit gemeinsamer Verkehrsfläche, welches mit einer Benutzungspflicht gekoppelt ist.

Für die breite Bevölkerung sind diese Finessen der Signalisation unverständlich und nicht nachvollziehbar. Und in der Praxis verkehren nicht nur Velos, sondern zunehmend mit Elektromotor betriebene Fahrzeuge auf den gemeinsamen Flächen. Das Gewicht und die höhere Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge führen zu erhöhten Gefährdungen.

Verändertes Verhalten

Es ist für viele Velofahrende nicht verständlich, warum sie am einen Ort legal Trottoirs und Fussverkehrsflächen benützen dürfen oder sogar müssen, und dies an anderen Orten ausgeschlossen sein soll. Entgegen der Logik sind es oft hochfrequentierte und damit Flächen mit häufigen Konflikten, welche zur gemeinsamen Benützung vorgesehen sind. In der Folge benützen Velofahrende Trottoirs auch an Orten, wo dies verboten wäre. Sie tun dies ohne Unrechtbewusstsein. Eine zunehmende Zahl von Velofahrenden wähnen sich im Glauben, dass das Befahren des Trottoirs erlaubt sei. Damit bewahrheitete sich die bereits bei der Einführung des neuen Regimes formulierte Befürchtung einer «schleichenden Öffnung des Trottoirs für den Fahrverkehr»[4].

Hinzu kommt die unterschiedliche Wahrnehmung der Interaktionen von Fussgängern und Velofahrenden. Die Fussgänger, insbesondere ältere Leute, Geh-, Seh- und Hörbehinderte, fühlen sich in ihrem Sicherheitsempfinden und in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt, wenn der Abstand von Velofahrenden und Fussgängern 1,80 Meter unterschreitet. Demgegenüber erachten Velofahrende einen Abstand von mehr als 1 Meter als ausreichend und sind der Meinung, dass sie sich genügend rücksichtsvoll verhalten[5].

Ausblick

Die beiden Verbände Fussverkehr Schweiz und Pro Velo Schweiz haben die Probleme erkannt und ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet[6]. Sie verlangen eine stärkere Gewichtung des Fuss- und Veloverkehr insgesamt. Die Förderung des einen darf aber nicht zu Lasten des anderen erfolgen. Das heisst es braucht veränderte Prioritäten, eine Neuverteilung des Strassenraums. Zu berücksichtigen sind ausserdem die neuen Anforderungen, welche sich aus der Zunahme der E-Bikes ergeben. Der demografische Wandel führt tendenziell zu einer Verschärfung der Konflikte.

Das Velo soll innerorts grundsätzlich auf der Fahrbahn oder auf eigenen Flächen geführt werden. Gemeinsame Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sollen die Ausnahme bilden und sind so zu organisieren, dass Konflikte verhindert werden können.

THOMAS SCHWEIZER

2.63.1 (links) ist ein Rad- und Fussweg mit gemeinsamer Verkehrsfläche. Das Piktogramm 🚲 ist auf den blauen Tafeln angebracht, also ist die Fläche für Velos und Mofas bestimmt. Es besteht Benutzungspflicht.

2.61 (rechts) ist ein Fussweg mit dem Zusatz «Radfahren gestattet». Das Piktogramm 🚲 ist auf einer Zusatztafel angebracht, also dürfen auf dieser Fläche nur Velos, keine Mofas verkehren. Keine Benutzungspflicht.

INFORMATION

Fussverkehr Schweiz, 8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30
www.fussverkehr.ch, info@fussverkehr.ch

INFORMATIONEN ZUM TEXT

1 Vgl. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), http://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19950165/index.html#a18

2 Bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, die ohne Tretunterstützung – nur mit Motorkraft – gefahren werden kann.

3 Quelle: velosuisse.ch

4 Velokonferenz Schweiz, 2005, Velos auf Trottoirs, Entscheidungshilfe für die Anwendung der Signalisation «Fussweg» mit Zusatztafel « 🚲 gestattet».

5 Häfliger Daniela; Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Luzern, Eine Situationsanalyse über gemeinsam genützte Flächen sowie Missachtungen von Vorschriften, Luzern, 2014

6 Fuss- und Veloverkehr – ein gemeinsames Positionspapier, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo Schweiz, Zürich und Bern 2014