

Werkstatt-Tagung: Führung des Veloverkehrs auf der Fahrbahn

Stand der Forschung für Ausserortsbereiche

Jean-Louis Frossard, Zürich

Kernfahrbahnen auf Ausserortsstrecken gibt es praktisch keine. Deshalb weiss man nichts darüber, ob sich die Massnahme "Kernfahrbahn" auch auf Ausserortsstrecken eignen würde.

Und weil man nichts darüber weiss, gibt es ausserorts keine Kernfahrbahnen. Und weil es da keine gibt, weiss man nichts...usw...usw...

Der SVI-Forschungsauftrag "Kernfahrbahnen auf Ausserortsstrecken" versucht, hier Licht ins Dunkel zu bringen. Zum Beispiel mittels Analogie-Überlegungen:

Eine Vorher-Nachher-Untersuchung an einer Kernfahrbahn in Gossau SG hat gezeigt, dass im Bereich der Stadtgrenze (Seite 2) die Überholgeschwindigkeiten Mfz-Velo nach Markierung der Kernfahrbahn abgenommen haben. Dies ist positiv zu werten. Allerdings haben aber auch die Überhol**abstände** nach Einführung der Kernfahrbahn abgenommen.

Überträgt man diese Erkenntnis auf mögliche Ausserortsstrecken mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 50-60km/h, so gibt sie zu Bedenken Anlass, da ausserorts generell die Tendenz besteht, Radfahrende in zu geringem Abstand zu überholen. Kernfahrbahnen scheinen diese Tendenz noch zu verstärken.

Wenig Wissen besteht über Kernfahrbahnen ausserorts **ohne** Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 80). Wenige Untersuchungen, zum Beispiel auf der Ausserortsstrecke Neunkirch-Hallau im Kanton Schaffhausen, liegen allerdings vor (Seite 3).

Diese und weitere Kernfahrbahnen (z.B. Herzogenbuchsee, Seite 4) scheinen zu funktionieren, was allerdings auch mit dem geringen Verkehrsaufkommen auf diesen Strecken zu tun hat.

Bisher hat sich gezeigt:

- Es bestehen grosse Bedenken, Kernfahrbahnen auf Ausserortsstrecken einzuführen,
- Kernfahrbahnen eignen sich nicht als Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion. Auch wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten auf allen Kernfahrbahnen geringfügig zurückgegangen sind.

Das Forschungsvorhaben wird weitere Streckenabschnitte untersuchen (Beispiele auf Seiten 5 bis 7).

Gossau

DTV	6'800 Mfz	7.50 /-----/
Schwerverkehrsanteil	5%	
Radverkehrsanteil	hoch	1.40 4.70 1.40 /-----/



Geschwindigkeiten

Maximale Höchstgeschwindigkeit



	vorher	nachher
Mittelwert	54 km/h	53 km/h
V85	60 km/h	60 km/h
Überholgeschwindigkeit		
- Normalfall	52 km/h	50 km/h
- Begegnung PW – PW	51 km/h	48 km/h

Abstände

vorher
nachher

Abstand Velo – Strassenrand		
- unbeeinflusst	64 cm	69 cm
- beeinflusst	55 cm	58 cm
Überholabstand PW – Velo		
- Normalfall	171 cm	166 cm
- Begegnung PW – PW	144 cm	128 cm

Hallau-Neunkirch

DTV	2'200 Mfz	$\frac{\text{-----}}{\text{-----}}$ 7.00
Schwerverkehrsanteil		
Radverkehrsanteil	gering	$\frac{\text{-----}}{\text{-----}}$ 1.25 4.50 1.25




Geschwindigkeiten	Maximale Höchstgeschwindigkeit:	80 km/h
	vorher	nachher
Mittelwert	77 km/h	76 km/h
V85	85 km/h	84 km/h
mehr als 60 km/h	97%	96%
mehr als 80 km/h	31%	28%

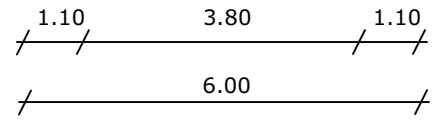
Herzogenbuchsee

DTV	1'000 Mfz	$\frac{\text{-----}}{\text{-----}}$ 6.80
Schwerverkehrsanteil		
Radverkehrsanteil	gering	$\frac{\text{-----}}{\text{-----}}$ 1.30 4.20 1.30

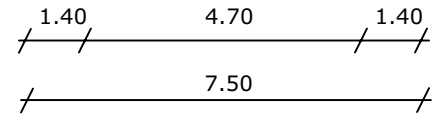


Geschwindigkeiten	Maximale Höchstgeschwindigkeit:	
	vorher	nachher
Mittelwert	57 km/h	55 km/h
V85	66 km/h	63 km/h
mehr als 60 km/h	32%	26%
mehr als 80 km/h	2%	1%

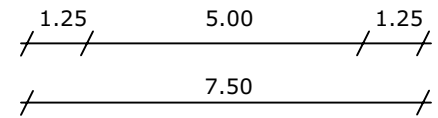
Bargen-Schaffhausen DTV 1'500 Mfz, 80 km/h



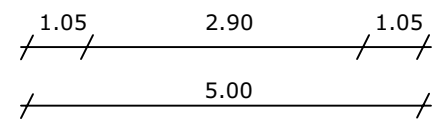
Oberwichtrach DTV 6000Mfz, LW 4%, 50 km/h



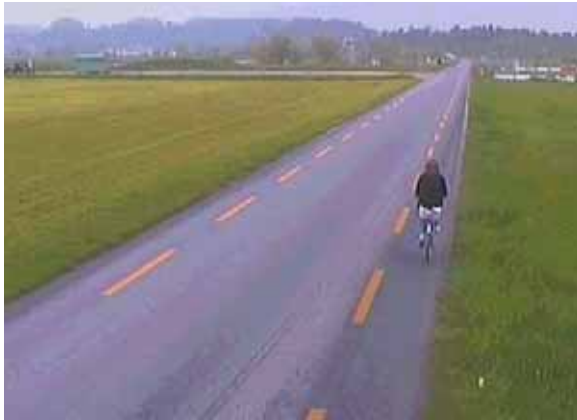
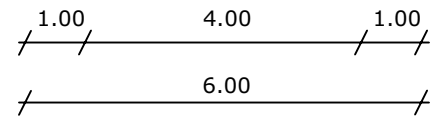
Steffisburg DTV 6'000Mfz, LW 4%, 50 km/h



Münchenbuchsee DTV 2'000 Mfz, 60 km/h



Allmendingen DTV 4'000 Mfz, LW 10%, 50 km/h



Thun-Gwatt DTV 10'000 Mfz, LW 5%, 50 km/h

