



NEWSLETTER

Februar 2021



Der **Veloverkehr** nimmt während des Lockdowns stark zu, in der Romandie entstehen Pop-up-Bikelanes • **Neue Gesetze** ab 2021 für Velofahrende • Der **GEH** und **Städtevergleich Fussverkehr** hat 16 Städte in puncto Fussverkehrsfreundlichkeit bewertet • Weitere Themen: Wirksamkeit der **Veloförderung bei Jugendlichen**, die schlaue **Ampel für den Fussverkehr**, Bewertung der **externen Effekte** im Strassenverkehr, **Mikrozensus** Mobilität und Strassenverkehr verschoben

VELOFAHREN IST IM LOCKDOWN BELIEBT

Am 16. März 2020 erklärte der Bundesrat die «ausserordentliche Lage», welche bis in den Mai unser aller Leben plötzlich auf den Kopf stellte. Das Verbot von Veranstaltungen und die Empfehlung zum Home-Office liessen soziale Aktivitäten und den Verkehr stark abnehmen. Dafür boomte der Fuss- und Veloverkehr, wobei das «gute» Wetter auch eine Rolle spielte.

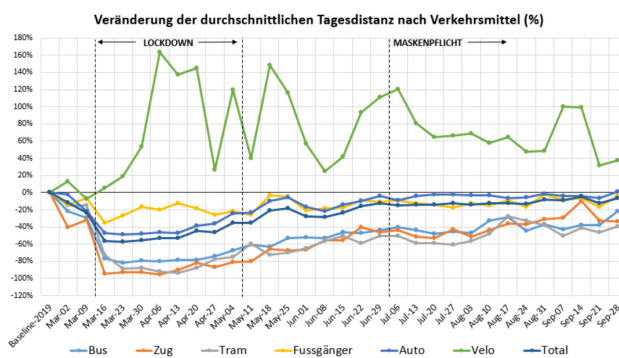
Analysen der Stadt St.Gallen zeigen eine Zunahme im Veloverkehr gegenüber dem Durchschnitt von 2018/2019. Dies zeigt die Auswertung der Velozählstellen. Die grösste Zunahme wurde auf dem SBB-Sitterviadukt verzeichnet. Am Wochenende hat sich dort die Anzahl Velos vervierfacht. Aber auch unter der Woche hat sich dort der Veloverkehr verdoppelt. Besonders stark hat der Veloverkehr im Freizeitverkehr zugenommen, aber auch im Pendlerverkehr wurden trotz Homeoffice mehr Velos gezählt. Diese Zunahme ist primär auf den Umstieg von ÖV-Pendlern zurückzuführen, wie ÖV-Daten und Strassenverkehrszählungen zeigen.

Auch die **MOBIS-Studie** der ETH Zürich und der Universität Basel zeigt eine Zu-

nahme des Veloverkehrs während des Lockdowns, die nicht nur auf die Jahreszeit zurückzuführen ist. Mit einer App zeichneten die Teilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten auf. Gemessen an der durchschnittlichen Tagesdistanz nahm der Veloverkehr während des Lockdowns gegenüber den Zeiträumen vor dem Lockdown stark zu.

Einige Städte versuchten als Reaktion auf die Pandemie, Parkstreifen und Autospuren zu Pop-up-Bikelanes umzuwandeln. In der Schweiz haben Städte in der Romandie die Pop-up-Bikelanes umgesetzt.

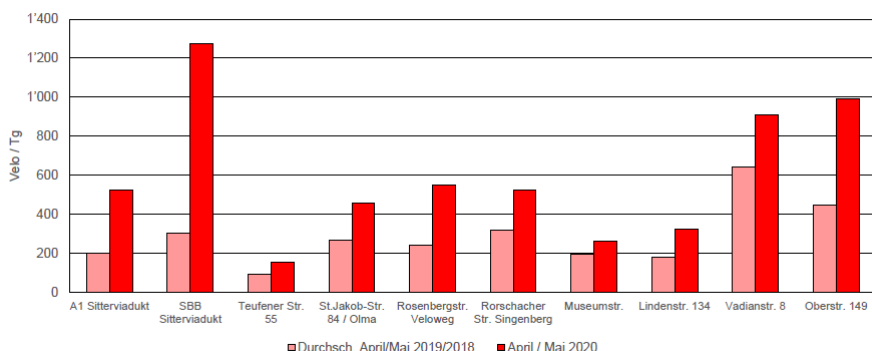
In Lausanne wurden im Sommer 2020 provisorisch 7.5 Kilometer neue Velowege geschaffen. Der Platz dafür wurde unter anderem durch einen Abbau von ca. 600 Parkfeldern gewonnen. Der Kanton Waadt führte provisorisch über 100 Kilometer Radstreifen ein.



Veränderung der mittleren Tagesdistanz nach Verkehrsmittel. (Quelle: ivtmobis.ethz.ch, eigene Darstellung)

In Genf wurden während der Corona-Pandemie 7 Kilometer zusätzliche Veloinfrastruktur unter anderem durch Ummarkierung von Fahrspuren geschaffen. Der Spurabbau steht im Einklang mit dem 2016 vom Volk gutgeheissenen Gesetz für eine ausgewogene Mobilität mit dem Ziel, den ÖV und die «weiche Mobilität» in der Innenstadt zu priorisieren. Diese Massnahmen sind auf 1-2 Jahre begrenzt. Trotzdem haben Automobilverbände Rekurse eingelegt, welche bald behandelt werden.

Vergleich Veloverkehr Sonntage; April / Mai



Vergleich Entwicklung Veloverkehr Sonntags (April 2020 zu Mittelwert April 2018/2019) (Quelle: Stadt St.Gallen)

Das Tiefbauamt des Kantons St. Gallen hat ein **Merkblatt** «Lichtsignalanlagen - Hinweise für den Fussgänger» herausgegeben. Darin werden die Aufgaben von Lichtsignalanlagen und die Grundregeln für Fussgänger erklärt und mit Hinweisen für den motorisierten Verkehr ergänzt.

Nach den Veranstaltungen in den letzten drei Jahren konnten im Jahr 2020 aufgrund der Massnahmen zur Bekämpfung des Corona-Virus keine Veranstaltungen durch das Kompetenzzentrum organisiert werden. Auch Veranstaltungen wie der SlowUp wurden abgesagt.

Wie wirksam ist Veloförderung bei Jugendlichen?

Da Kinder und Jugendliche den Schulweg immer weniger eigenständig zurücklegen, sollen sie mit verschiedenen Initiativen wie dem Pedibus und bike2school motiviert werden, den Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen. Nun hat die Studie «Mobilität von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz 1994 bis 2015» der Universität Bern die Wirksamkeit solcher Initiativen bestätigt: Die Teilnehmenden des Projekts «bike2school» legen nicht nur während der Aktion den Schulweg öfter mit dem Velo zurück, sondern sind auch in der folgenden Woche signifikant öfter mit dem Velo unterwegs.

Die schlaue Ampel für den Fussverkehr

Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden in der Regel an die Bedürfnisse des fahrenden Verkehrs angepasst. Leidtragender ist häufig der Fussverkehr, der länger warten muss. Eine Grünanforderung ist bisher nur mit dem dafür vorgesehenen Ampel-Knopf möglich («Bettelampel»). Hier setzte der Kanton Basel-Stadt mit einem Pilotversuch an: An einer Fussgänger-Lichtsignalanlage wurden neue Möglichkeiten einer Fussverkehrssteuerung getestet. Sensoren erkennen Zufussgehende aufgrund der Körperwärme und schalten bei Annäherung möglichst schnell auf Grün. Die Sensoren registrieren die Gehgeschwindigkeit und grössere Gruppen, so dass bei Bedarf die Grünzeit für den Fussverkehr verlängert wird. Durch die Massnahmen konnte die Wartezeit für den Fussverkehr um 60 Prozent reduziert werden.

Gesundheitsnutzen wird in neuer Norm berücksichtigt

Der Bericht «Bewertung der externen Effekte im Strassenverkehr - Grundlagen für die Durchführung einer Kosten-Nutzen-Analyse» bildet die Grundlage für die Überarbeitung der Norm VSS 41 828 «Kosten-Nutzen-Analysen im Strassenverkehr: Externe Kosten». Dabei werden erstmalig die externen Gesundheitsnutzen des Fuss- und Veloverkehrs miteinbezogen, zum Beispiel vermiedene Spitalaufenthalte, längere Lebenserwartung und geringere Gesundheitskosten. Der durchschnittliche Kostensatz der Gesundheitsnutzen im Fuss- sowie Veloverkehr beträgt 18.4 Rappen pro Personenkilometer.

Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020 verschoben

Aufgrund der Massnahmen zur Bekämpfung des Coronavirus, welche grosse Auswirkungen auf die Alltagsmobilität hatten, wird der Mikrozensus Mobilität und Verkehr erst 2021 durchgeführt. Somit wird versucht, die Kontinuität der Datenerhebung zu gewährleisten.

In eigener Sache...

Die drei Hochschulen im Kanton St.Gallen, die FHS St.Gallen, die HSR Rapperswil und die NTB Buchs, schlossen sich per September 2020 zur OST-Ostschweizer Fachhochschule, zusammen. Die Institute und Kompetenzzentren bleiben bestehen. Mit der neuen OST wurden die E-Mail-Adressen angepasst. Sie erreichen uns neu über: rj-fuss-velo-verkehr@ost.ch

NEUES RECHT IM BEREICH VELOVERKEHR

Zu Beginn des Jahres traten verschiedene Verordnungsänderungen für den Veloverkehr in Kraft: Das Linksabbiegen bei Rot kann an Lichtsignalanlagen erlaubt werden und Kinder bis 12 Jahre dürfen zum Velofahren das Trottoir benutzen. Velostrassen werden in einer reduzierten Form eingeführt, zudem soll das neue Veloweggesetz des Bundes ins Parlament kommen.

Der Bundesrat hat die revidierten Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnungen verabschiedet. Diese traten am 1. Januar 2021 in Kraft. Neben Massnahmen im rollenden und ruhenden motorisierten Verkehr, wie das neue Symbol «Ladestation» für grün gefärbte Parkplätze mit Ladestation, wurden vor allem für Velofahrende wichtige Neuerungen eingeführt.

Velofahrende dürfen neu an Ampeln bei Rot rechtsabbiegen, wenn dies mit der neuen Zusatztafel gelbes Velo mit Pfeil signalisiert wird. Dabei muss auf den Fuss- und den Querverkehr geachtet werden. Das Rotlicht bedeutet in diesem Fall «Kein Vortritt». Ohne diese Zusatztafel ist das Rechtsabbiegen bei Rot nicht gestattet.

Wenn kein Radstreifen oder Radweg vorhanden ist, dürfen Kinder bis 12 Jahre neu mit dem Velo das Trottoir benützen.

Bereits heute können bei Lichtsignalen mit Rad streifen sogenannte «Velosäcke» markiert werden. Neu können Bereiche für Velofahrende auch ohne Vorhandensein eines Radstreifens markiert werden.

Die Signalisation «Velostrasse» wird nicht eingeführt, dafür kann in Tempo-30-Zonen vom Prinzip des Rechtsvortrittes abgewichen werden. Mit markierten Velopiktogrammen auf der Fahrbahn können diese «Velostrassen light» kenntlich gemacht werden.

Im Frühjahr 2021 soll das neue Veloweggesetz zur Umsetzung des Bundesbeschlusses über Velowege ins Parlament kommen. Der Entwurf des Gesetzes war bis September 2020 in Vernehmlassung. Mit diesem Gesetz will der Bundesrat Kantone und Gemeinden zur Planung und zum Bau von Velowegen anhalten. Ausserdem will der Bund die Kantone fachlich unterstützen und mit Pilotprojekten begleiten.



Provisorische Velostrasse: Lindenstrasse in St.Gallen, welche Teil des Pilotversuches war. (Quelle: Eigene Aufnahme)

GEHSUND - STÄDTEVERGLEICH FUSSVERKEHR

Zufussgehende sollen vermehrt sichtbar und erfassbar gemacht werden. In der Verkehrsplanung bestehen bereits diverse Erhebungen, Statistiken und Vergleiche, zum Fussverkehr fehlen aber oft Daten. Zudem bestehen zwar Standards und teilweise gesetzliche Vorgaben, welche aber noch längst nicht flächendeckend umgesetzt sind.

Einmalig am Projekt GEHsund ist, dass die Situation der Fussgängerinnen und Fussgänger ganzheitlich aus unterschiedlichen Blickwinkeln bewertet wurde. Die drei Teilprojekte der Projektteams umverkehrR, Fussverkehr Schweiz und der HSR untersuchten die Fussgängersituation in 16 Schweizer Städten: Aarau, Basel, Bellinzona, Bern, Biel, Chur, Genf, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuenburg, St.Gallen, Winterthur, Zug und Zürich. Bei der Bewertung der Qualität der Infrastruktur wurde deutlich, dass vielerorts die

Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes noch nicht erfüllt sind. Dies betrifft insbesondere ÖV-Haltestellen, bei welchen die gesetzlich vorgeschriebenen Fristen für deren Anpassung 2023 ablaufen wird. Aarau und Zürich schnitten in der Gesamtbewertung am besten ab.

Aus den Resultaten haben die Projektverantwortlichen im Schlussbericht folgende Handlungsempfehlungen abgeleitet, um dem Fussverkehr einen höheren Stellenwert einzuräumen:

1. Getrennte Infrastruktur für den Fuss- und den Veloverkehr
2. Mehr Platz für den Fussverkehr
3. Kürzere Wartezeiten an Querungen
4. Temporeduktionen im Strassenverkehr und mehr Begegnungszonen
5. Fachstellen für den Fussverkehr auf- oder ausbauen