



Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen

Ergebnisse aus Basel

Mai 2015

Grundlegendes

- Start Pilotversuch im Rahmen des SVI-Forschungsauftrags „Langsamverkehrsfreundliche LSA“. Erste Bewilligung zur Durchführung von Mitte Juni 2013 bis Jan. 2015.
- Bewilligung für Weiterführung und Erweiterung Pilotversuch um weitere 9 Standorte für das Rechtsabbiegen bei Rot seit Feb 2015 bis Dez 2016. Ein Standort ist weiterhin die Langsamverkehrsphase. Insgesamt 13 Pilotstandorte.
- Velo auf Signaltafel gelb, da Velo kein Vortritt (grün würde eher freie Fahrt bedeuten); schwarzer Hintergrund, wegen Kontrast zu gelb. Signaltafel sollte auch neben Rotkammer hängen um die Verkehrsregel besser zu erklären und um zu verdeutlichen, dass anderen Verkehrsteilnehmern der Vortritt zu gewährt ist.
- Bei der Langsamverkehrsphase ist es den Velofahrern erlaubt, während der Rundumgrünphase der Fussgänger die Kreuzung zu befahren. Ein Lichtsignal mit Velopiktogramm blinkt gelb während der Rundumgrün- resp. Langsamverkehrsphase.
- Bisher keine registrierten Unfälle, hohe Akzeptanz bei Fussgängern, Abbiegemöglichkeit resp. Befahren der Kreuzung wird an den bisherigen Standorten rege genutzt
- Freies Rechtsabbiegen und Langsamverkehrsphase kann grundsätzlich als unproblematisch eingeschätzt werden, wenn Sichtverhältnisse auf querende Fussgänger gut.



Ergebnisse Rechtsabbiegen bei Rot

- Die Untersuchungen zeigten, dass an einem der drei Standorte alle rechtsabbiegenden Velofahrer ausnahmslos bei Rot fuhrten. An den anderen beiden Standorten nahm die Anzahl der Velofahrer, die bei Rot rechts abbogen, im Verlaufe der Beobachtungen deutlich zu.
- Eine Erhöhung der Missbrauchsquote nach der Einführung des freien Rechtsabbiegens durch Geradeausfahrer und Linksabbieger wurde nicht festgestellt, stattdessen ist dieser Anteil zurückgegangen. Eine Erhöhung der Anzahl Konfliktsituationen wurde nicht festgestellt.
- Bei zwei der drei Standorte wurde ein Anstieg des legitimen freien Rechtsabbiegens bei Rot nach Einführung der Massnahme festgestellt. Eine Zunahme der Konflikte konnte nicht nachgewiesen werden.
- Eine wesentliche Erkenntnis aus den Versuchen ist, dass das freie Rechtsabbiegen bei Rot nicht empfehlenswert ist, wenn es weder einen zuführenden Radstreifen noch eine ausreichend breite MIV-Spur hat. Grund dafür ist, dass die Velofahrer die wartenden Autos nicht ungehindert passieren können. Velofahrer, die die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot nicht nutzen wollen bzw. nicht wahrgenommen haben, blockieren für andere die Durchfahrt. In beiden Fällen führt dies gelegentlich zu „Schlangenfahrten“ von Velofahrern.
- Das Vorhandensein eines Velostreifens auf dem wegführenden Ast ist kein zwingendes Kriterium für die Signalisierung des „Freien Rechtsabbiegens“. Die Einmündung sollte übersichtlich sein und die von links kommenden Fahrzeuge gut gesehen werden können. Das Vorhandensein eines Fussgängerstreifens sowohl auf dem zuführenden wie auch auf dem wegführenden Ast ist ebenfalls kein relevantes Kriterium für das Freie Rechtsabbiegen bei Rot.



Resultatübersicht: Freies Rechtsabbiegen bei Rot

| | Kanonengasse / Steinengraben | | Leonhardsstrasse / Steinengraben | | Klingelbergstrasse / Schanzenstrasse | | |
|--|------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|--------------------------------------|------------------|-------------------|
| | Vorher | Nachher Sep 2013 | Vorher | Nachher Sep 2013 | Vorher | Nachher Sep 2013 | Nachher Jun 2014* |
| Anzahl Velofahrer | 163 | 214 | 217 | 167 | 165 | 180 | 73 |
| Beobachtungszeit | 3:50 h | 3:14 h | 3:55 h | 3:24 h | 3:01 h | 3:18 h | 1:44 h |
| Anteil Rechtsabbieger | 4.3% | 3.7% | 16.8% | 15.0% | 56.6% | 52.2% | 49.3% |
| Anteil Rechtsabbieger bei Rot von allen Rechtsabbiegern | 100% | 100% | 33.3% | 68.0% | 41.1% | 69.1% | 75% |
| Anteil Linksabbieger / Geradeausfahrer bei Rot von allen Linksabbieger und Geradeausfahrer | 23.8% | 11.3% | 11.8% | 8.5% | n/a | n/a | n/a |

*Im Juni 2014, über ein Jahr nach der Einführung der neuen Signalisation, fand an der Klingelbergstrasse eine weitere Erhebung statt.

- Die Pilotversuche in Basel haben gezeigt, dass den Fussgängern der Vortritt gewährt wird.
- Die zusätzliche Erhebung an der Klingelbergstrasse im Juni 2014 zeigt deutlich, dass sich der Anteil derjenigen Velofahrer, die das freie Rechtsabbiegen praktizieren, gestiegen ist (75.0% vs. 69.1% im September 2013). Es wurden keine Konflikte beobachtet, was einer Abnahme gegenüber der letzten Messung entspricht. Beides lässt darauf schliessen, dass sich die Verkehrsteilnehmenden (MIV und Velo) an die Massnahme gewöhnt haben.

Ergebnisse Langsamverkehrsphase

- Velofahrer nutzen die neue Querungsmöglichkeit umso mehr, je länger die Pilotanlage in Betrieb ist.
- Hinsichtlich der Konflikte ist keine Abnahme sondern eine Verschiebung von Konflikten mit PW zu Konflikten mit Fussgängern zu erkennen. Eine Einführung der Langsamverkehrsphase führt zwar zu mehr Konflikten mit Fussgängern, diese nehmen aber mit der Zeit wieder ab, da sich die Verkehrsteilnehmer besser auf die Situation einstellen.
- Durch die Nutzung der Langsamverkehrsphase durch die Velofahrer kann der MIV nun meist ungehindert und schneller abfliessen, weswegen sich die Konflikte zwischen MIV und Velos reduzieren.

Resultatübersicht: Langsamverkehrsphase

| | Mülhauserstrasse / Elsässerstrasse | | |
|---------------------------------|------------------------------------|------------------|------------------|
| | Vorher | Nachher Sep 2013 | Nachher Jun 2014 |
| Anzahl Velofahrer | 504 | 638 | 364 |
| Beobachtungszeit | 3:22 h | 3:46 h | 1:38 h |
| Anteil unerlaubter Rotquerungen | 29.6% | 10.8% | 4.7% |
| Anteil Querung in LV-Phase | - | 52.5% | 61.5% |

Kontakt

Markus Störr
Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt
Mobilität, Verkehrssteuerung
Telefon: +41 61 267 81 92, www.mobilitaet.bs.ch,
www.pilotprojekte.bs.ch