TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrer

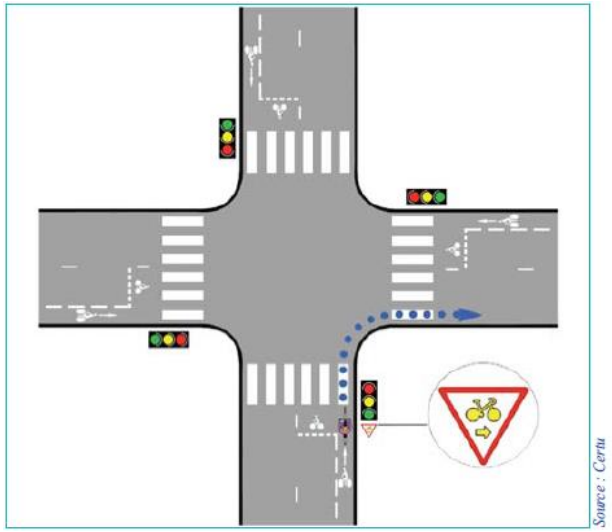
Rechtsaf voor fietsers vrij (NL)
Højresving for rødt for cykler (DK)
Rechts door rood (BE)
Cédez-le-passage au feu (FR)
Freies Rechtsabbiegen bei Rot für Velos (CH)

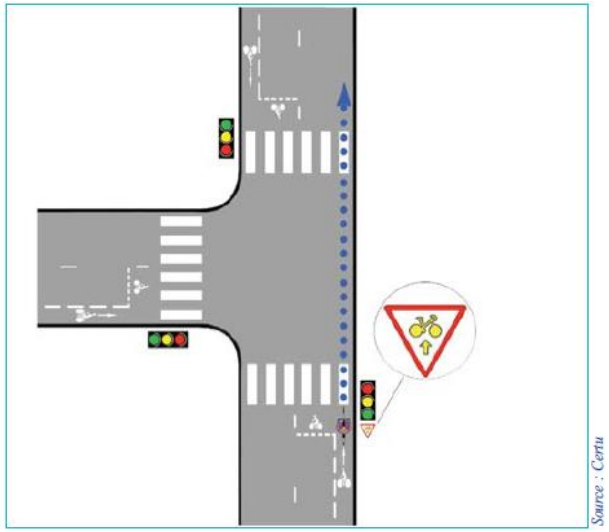
DI Ulrich Leth

05.04.2017 @ UA RV

Was ist das?

Q: Certu Fiche Vélo n° 05 (2012) Cédez-le-passage cycliste au feu rouge





Q: Certu Fiche Vélo n° 27 (2013) Faciliter la circulation des cyclistes

Wieso Rechtsabbiegen bei Rot für RF?

- Einfache, kostengünstige und sichere Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs
  - Steigert die Leichtigkeit und Flüssigkeit des (Rad-) Verkehrs
  - Reduziert Wartezeiten an Ampeln für RF
  - RF spart Energie
  - Fördert Eigenverantwortung
  - Minimiert Zeit im toten Winkel für RF (Sicherheitsgewinn!)

➢ attraktiviert Radfahren

Grundsatz: Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet sein

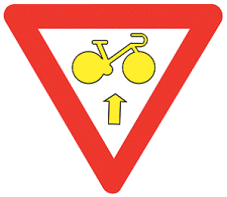
Wieso funktioniert es?

- Eigenschaften des Radverkehrs
  - Erhöhte Sitzposition (im Gegensatz zu Pkw)
  - Keine Karosserie
  - Geringe Masse
  - Geringere Annäherungsgeschwindigkeit
  - Geringes Gefährdungspotenzial
  - ➢ RF kann weiter in die Kreuzung einfahren
  - ➢ RF hat bessere visuelle und auditive Wahrnehmung
  - ➢ RF ist flexibler und wendiger
  - ➢ Einordnen nach der Kreuzung ist leicht möglich

Internationale Vorreiter

Niederlande: seit 1991 gesetzlich geregelt

Frankreich: seit 2012 legal (nach 2-jährigem Pilotversuch)



Belgien: erfolgreicher Pilotversuch ab 2012 in Brüssel

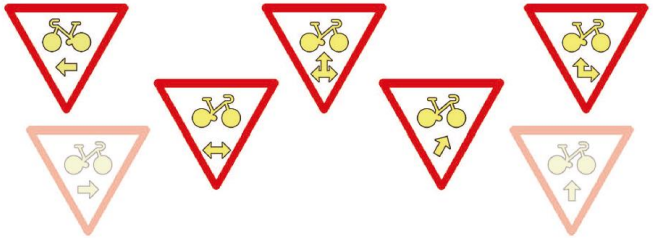
Dänemark: erfolgreicher Pilotversuch (2013-2015) in mehreren Städten, 2016 entfristet

Schweiz: erfolgreicher Pilotversuch 2013-2016 in Basel

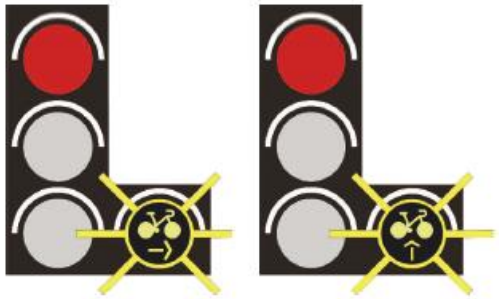
Konkrete Umsetzung - Frankreich

Q: eig. Aufnahme, Mulhouse 2014

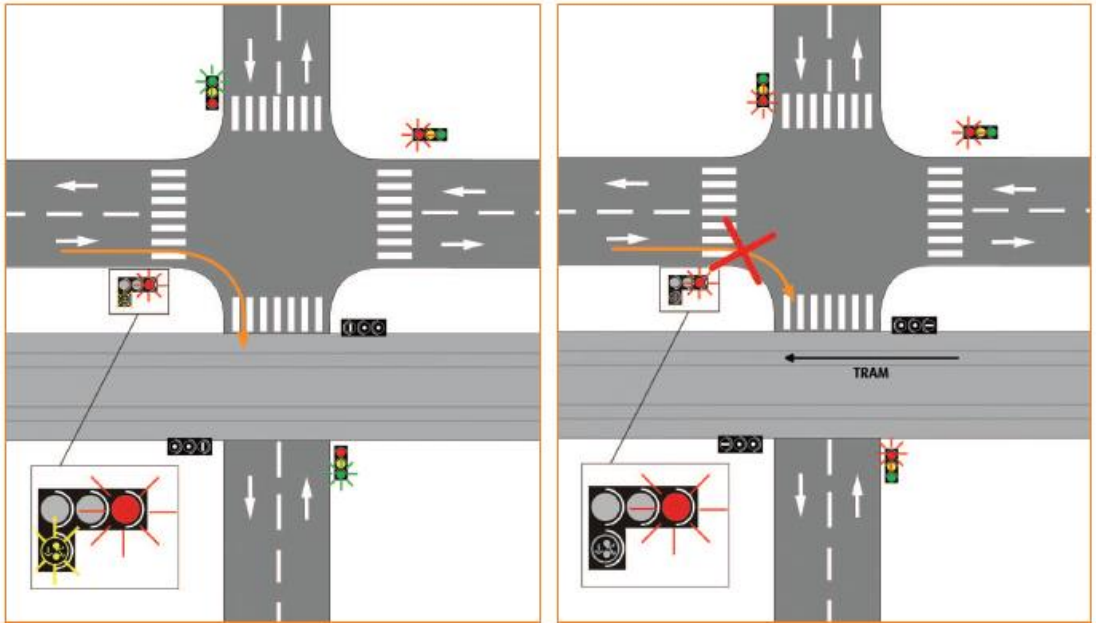
- Zusatzschild ist einer Ampel zugeordnet
- Es gilt nur für Radfahrer
- Es erlaubt RF, die Haltelinie zu überfahren und sich in die durch den Pfeil angegebene Richtung fortzubewegen
- Nachrang gegenüber allen anderen Verkehrsteilnehmern
- „Rechts“- bzw. „Geradeaus“-Pfeil seit 12.1.2012
- „Links“-Pfeil und Kombinationen seit 23.9.2015



Konkrete Umsetzung - Frankreich

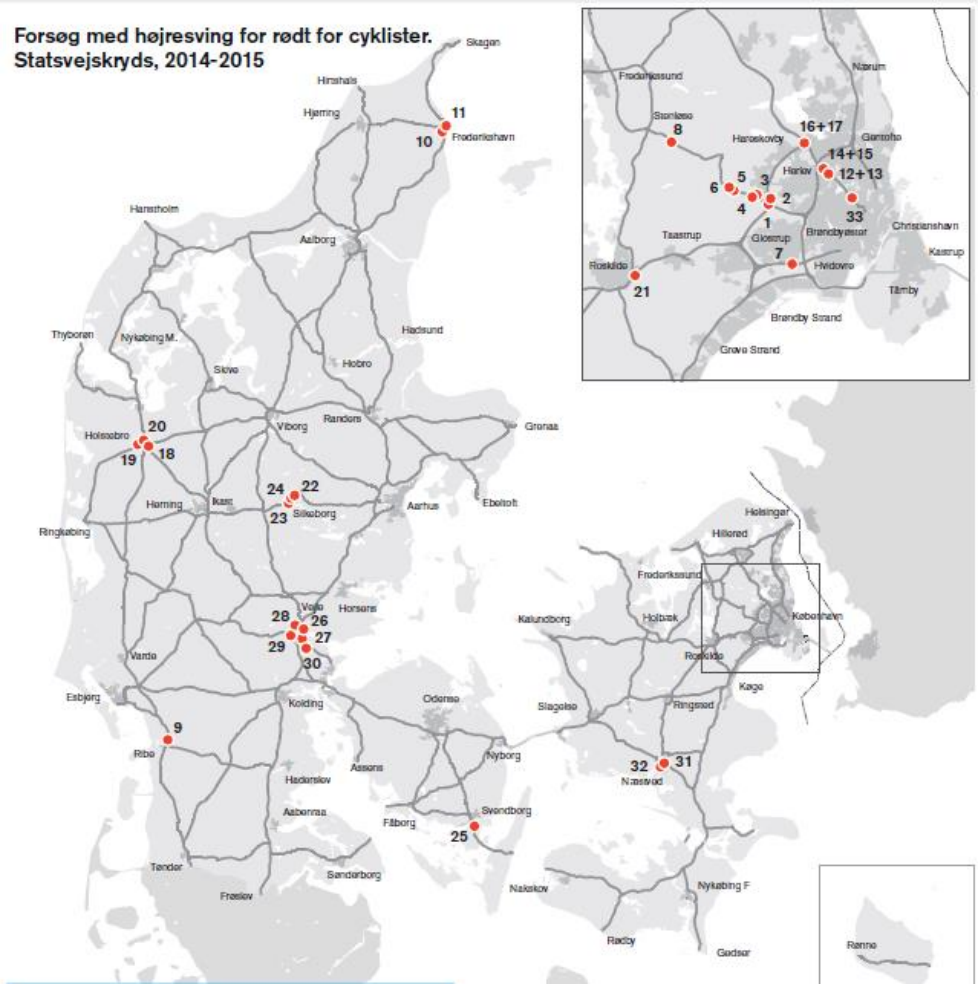


- Blinkendes, gelbes Symbol
- Falls nicht alle Ampelphasen freigegeben werden sollen



Q: Cerema Fiche n° 13 (2016) Extension du domaine d'emploi du «cédez-le-passage cycliste au feu rouge»

Pilotversuch Dänemark



Vejle

Q: http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/temaer/trafiksikkerhed/cykel-hojresving_for_rodt/Documents/fors%C3%B8g%20med%20h%C3%B8jresving_2016.pdf

Pilotversuch Basel

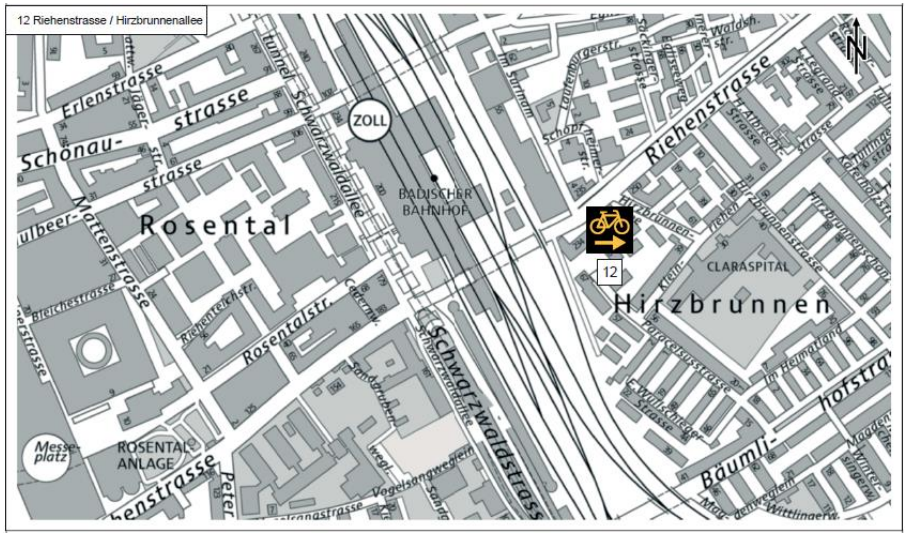
Q: eig. Aufnahmen, Basel 2014

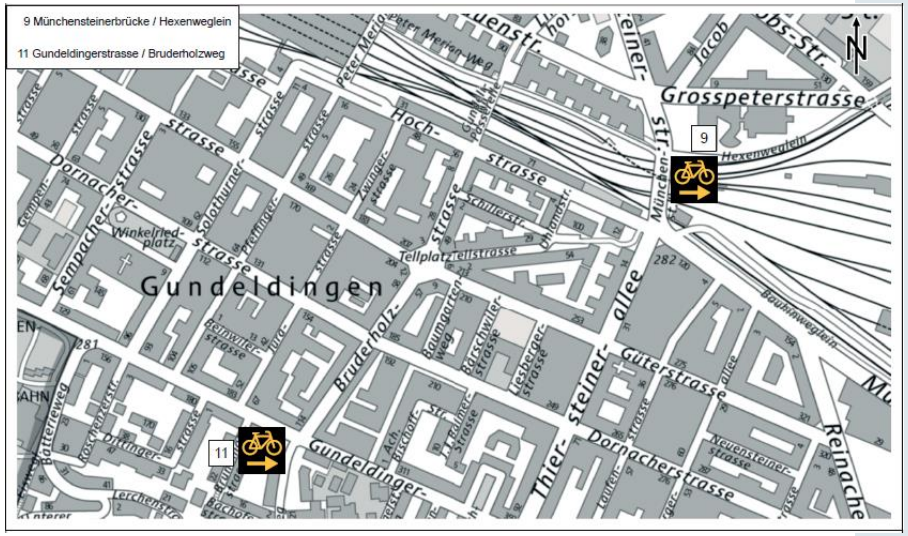
Pilotversuch Basel

Q: eig. Aufnahme, Basel 2014

Pilotversuch Basel

Q: http://www.mobilitaet.bs.ch/velo/pilotversuch/velofreundliche-lsa.html





Pilotversuch Basel

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.

Q: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (2015): Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen. Ergebnisse aus Basel

Basel - Ergebnisse

- Keine Unfälle in Zusammenhang mit dem Pilotversuch.
- Keine Erhöhung der Anzahl Konfliktsituationen.
- Rege Nutzung der Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot.
- Deutlicher Eingewöhnungseffekt: Anteil der freien Rechtsabbieger nimmt zu, Anzahl der Konflikte nimmt ab.
- Hohe Akzeptanz bei Fußgängern.
- Keine Erhöhung der Missbrauchsquote nach der Einführung des freien Rechtsabbiegens durch Geradeausfahrer und Linksabbieger. Im Gegenteil, der Anteil ist zurückgegangen.

Q: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (2015): Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen. Ergebnisse aus Basel

Basel - Ergebnisse

- Das Vorhandensein eines Radfahrstreifens auf dem wegführenden Ast ist kein zwingendes Kriterium für die Signalisierung des „Freien Rechtsabbiegens“.
- Das Vorhandensein eines Zebrastreifens sowohl auf dem zuführenden wie auch auf dem wegführenden Ast ist kein relevantes Kriterium für das Freie Rechtsabbiegen bei Rot.
- Freies Rechtsabbiegen bei Rot ist nicht empfehlenswert, wenn es weder einen zuführenden Radstreifen noch eine ausreichend breite MIV-Spur gibt. Grund dafür ist, dass die Radfahrer die wartenden Autos nicht ungehindert passieren können.
- Freies Rechtsabbiegen wird grundsätzlich als unproblematisch eingeschätzt, wenn die Sichtverhältnisse auf die querenden Fußgänger gut sind.

Q: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt (2015): Pilotversuch velofreundliche Lichtsignalanlagen. Ergebnisse aus Basel

Rechtliche Möglichkeiten für einen Pilotversuch in Österreich

- Die Bedeutung der Lichtzeichen (Ampel) ist in § 38 StVO geregelt.
- § 34 Abs 5 StVO erlaubt Ausnahmen von der derzeit gültigen Rechtsvorschrift zur Durchführung von wissenschaftlichen Untersuchungen:

  *„Zum **Zwecke der Erprobung im Rahmen der Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen** kann der **Bundesminister** für Verkehr, Innovation und Technologie **durch Verordnung** für eine bestimmte Zeit eine von den Bestimmungen dieses Gesetzes **abweichende Ausführung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs** festlegen, wenn dagegen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen und eine solche Untersuchung im überwiegenden Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist; der Zeitraum der Erprobung darf fünf Jahre ab dem In-Kraft-Treten der Verordnung nicht überschreiten.“*

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

Vielen Dank

DI Ulrich Leth

Forschungsbereich für Verkehrsplanung und -technik
Institut für Verkehrswissenschaften
Technische Universität Wien