



Medienmitteilung vom 17. Juni 2013

Pilotversuch für velofreundliche Lichtsignalanlagen gestartet – Basel nimmt schweizweit Vorreiterrolle ein

Der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich mit einem Pilotversuch an einem schweizerischen Forschungsprojekt für velofreundliche Lichtsignalanlagen. An einigen speziell signalisierten Kreuzungen in Basel sind die Lichtsignalanlagen versuchsweise so ausgestattet, dass Velofahrer auch bei Rot rechts abbiegen oder zusammen mit Fussgängern die Kreuzung überqueren dürfen. Basel nimmt damit schweizweit eine Vorreiterrolle ein. Der Pilotversuch dauert 18 Monate bis Ende November 2014.

Heute startet der Kanton Basel-Stadt mit einem Pilotversuch für den Veloverkehr an vier verschiedenen Kreuzungen in Basel, die durch Lichtsignalanlagen geregelt sind. Basel beteiligt sich damit am Forschungsauftrag „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure (SVI) und führt als erste und einzige Schweizer Stadt einen Pilotversuch durch. Basel nimmt somit schweizweit eine Vorreiterrolle für velofreundliche Lichtsignalanlagen ein. Ziel des Forschungsprojektes ist es zu untersuchen, inwiefern sich die Verkehrsführung verbessern und die Wartezeiten für Velofahrende an den Versuchsanlagen verringern lassen.

Beim Pilotversuch handelt es sich um folgende Neuerungen:

- Freies Rechtsabbiegen bei Rot für Velos: Velofahrende dürfen, sofern sie den Vortritt für Fussgänger und des von Links kommenden Verkehrs beachten, an den Versuchsanlagen bei Rot nach Rechts abbiegen. Dies gilt während des Pilotversuchs an den folgenden drei Kreuzungen: Steinengraben/Kanonengasse, Steinengraben/Leonhardsstrasse sowie Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse. Diese Kreuzungen sind mit einer speziellen Signaltafel gekennzeichnet, die ein gelbes Velo und einen Pfeil nach rechts auf schwarzem Grund zeigt.
- Fussgänger- und Velophase: Velofahrende dürfen bei Rundumgrün für Fussgänger die Kreuzung überqueren sofern sie den Vortritt der Fussgänger berücksichtigen. Diese Regelung gilt während des Pilotversuchs an der Kreuzung Mülhauserstrasse/Elsässerstrasse. Eine gelbblinkende Ampel mit Velosymbol gestattet den Velofahrenden das vorsichtige Queren der Kreuzung trotz Rot. Blinkt die gelbe Ampel mit Velosymbol neben der roten Ampel nicht, so müssen Velofahrende halten.

Die Fachleute des Amtes für Mobilität haben die vier Verkehrskreuzungen für den Pilotversuch gemeinsam mit der Verkehrspolizei so ausgewählt, dass sie verschiedene Verkehrssituationen wie mit oder ohne Radstreifen bzw. Fussgängerstreifen abbilden. Stets im Fokus war dabei die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Da die versuchsweisen Neuerungen nach aktuellem Strassenverkehrsgesetz nicht zulässig sind, hat der Kanton Basel-Stadt für den Pilotversuch eine Ausnahmeerlaubnis des Bundes eingeholt. Das Forschungsprojekt wird durch Rapp Trans geleitet und vom Amt für Mobilität begleitet. Ebenfalls in das Forschungsprojekt eingebunden sind die Interessenvertreter für den Velo- und Fussverkehr.

Für den eineinhalbjährigen Pilotversuch stehen 60'000 Schweizer Franken zur Verfügung. Nach der Auswertung der aus dem Pilotversuch gewonnenen Erkenntnisse durch die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure entscheidet das Bundesamt für Strassen, ob diese neuen Verkehrsregeln bei Lichtsignalanlagen in der Schweiz dauerhaft eingeführt werden sollen. Dazu bedarf es einer Änderung der Signalisationsverordnung durch den Bundesrat.

Weitere Auskünfte

Clemens Huber, Telefon 061 267 81 78
Leiter Verkehrssteuerung

Christian Egeler, Telefon 061 335 79 12
Leiter SVI-Forschungsprojekt „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“, Rapp Trans

Weitere Informationen

www.pilotprojekte.bs.ch

Vortritt für den Veloverkehr

Die Stadt Basel nimmt am Forschungsprojekt «Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen» teil. Versuchsweise dürfen Velofahrende an speziell signalisierten Kreuzungen auch bei Rot rechts abbiegen. Mancherorts sorgt das für rote Köpfe.

Die velofreundlichen Versuchsanlagen sollen die Wartezeiten fürs pedalende Volk verkürzen und die Verkehrsführung verbessern. Basel will velofreundlichste Stadt der Schweiz werden, weshalb die Teilnahme am Forschungsprojekt der Schweizerischen Vereinigung

der Verkehrsingenieure (SVI) Ehrensache ist. Der anderthalbjährige Pilotversuch dauert bis Ende November 2014.

Fällt die Auswertung positiv aus, entscheidet das Bundesamt für Strassen (Astra), ob und unter welchen Bedingungen die neuen Verkehrsregeln schweizweit und dauerhaft eingeführt werden. Dazu müsste der Bundesrat die Signalisationsverordnung ändern. Er würde damit das (Zwei-)Rad nicht neu erfinden: In Frankreich und Belgien gilt die Regelung für freies Rechtsabbiegen längst.

Rechtsabbiegen bei Rot

An drei städtischen Kreuzungen, die sich ideal für das Pilotprojekt eignen, sind die Ampeln seit letztem Juni mit speziellen Signalen versehen. Mit dem speziellen Velosymbol bei der Ampel dürfen Velofahrende auch bei Rot nach rechts abbiegen. Sie haben dabei nach wie vor keinen Vortritt gegenüber Fussgängerinnen und Fussgängern auf dem Zebrastreifen und auch nicht gegenüber Verkehr von links. An einer weiteren Kreuzung wird die Mitbenutzung der «Rundumgrün»-

Mitmachen!

Ihre Beobachtungen dienen dem Pilotversuch. Teilen Sie uns mit, welche Erfahrungen Sie als Fussgänger, Velofahrerin oder Automobilist mit den neuen Verkehrsregeln machen. Hier befinden sich die Versuchskreuzungen:

- Steinengraben/Kanonengasse
- Leonhardstrasse/Steinengraben
- Klingelbergstrasse/Schanzenstrasse
- Mülhauserstrasse/Elsässerstrasse (Velo-Gelb bei Fussgänger-Rundumgrün)

Nehmen Sie bitte auch an der allgemeinen Umfrage zum Verhalten an Ampeln teil: www.lvampel.ch.



© Amt für Mobilität, Basel

Dank dem gelben Velozeichen neben der Ampel darf dieser Velofahrer bei Rot abbiegen.

Phase für Fussgängerinnen und Fussgänger auch für Velos getestet.

Der Versuch sorgt bei vielen Automobilisten der Region für rote Köpfe. In Onlinekommentaren äusserten sie ihren Unmut. Auch die Autolobby ist mit ihren Sicherheitsbedenken vorne mit dabei und stellt den Veloverkehr

entgegen allen Unfallstatistiken als grösste Gefahr im Strassenverkehr dar. Dass Autos bereits heute an vielen Orten während Fussgängergrün abbiegen dürfen, blendet sie geflissentlich aus.

Ein gutes Einvernehmen unter den Unmotorisierten ist der Schlüssel zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität. Der Erfolg des Pilotversuchs wird entscheidend davon abhängen, wie rücksichtsvoll sich die Velofahrenden gegenüber den vortrittsberechtigten Fussgängerinnen und Fussgängern verhalten. Also, liebe Velofahrerinnen und -fahrer: Respektieren Sie konsequent den Fussgängervortritt auf dem Zebrastreifen (nicht nur in Basel) und queren Sie sorgfältig.

Stephanie Fuchs

Die VCS-Sektionen

AG: www.vcs-ag.ch
Tel. 062 823 57 52

BE: www.vcs-be.ch
Tel. 031 318 54 44

BL/BS: www.vcs-blbs.ch
Tel. 061 311 11 77

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 026 422 29 74

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 055 640 34 21

GR: www.vcs-gr.ch
Tel. 081 250 67 22

LU: www.vcs-lu.ch
Tel. 041 420 34 44

OW/NW: www.vcs-ownw.ch
Tel. 041 661 04 07

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 071 222 26 32

SH: www.vcs-sh.ch
Tel. 052 672 28 19

SO: www.vcs-so.ch
Tel. 079 884 62 06

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 811 74 04

TG: www.vcs-tg.ch
Tel. 071 642 19 91

UR: www.vcs-ur.ch
Tel. 041 871 10 16

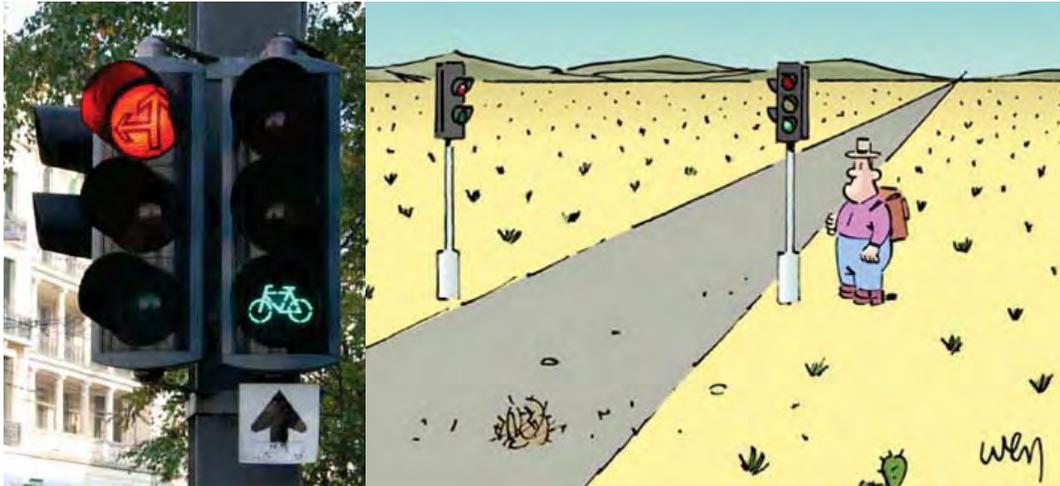
VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 027 927 14 33

ZG: www.vcs-zg.ch
Tel. 041 780 88 38

ZH: www.vcs-zh.ch
Tel. 044 291 33 00

FL – VCL: www.vcl.li
Tel. 004232325453

Alle Regional-Seiten des VCS-Magazins: www.verkehrclub.ch



SVI Fachtagung Forschung 2013
**Langsamverkehrsfreundliche
Lichtsignalanlagen**
SVI 2011/024

Christian Egeler, Rapp Trans AG

Wer wollte nicht schon mal auf dem Blick Titel sein.



Übersicht

1. Forschungsprojekt – Ziel, Forschungsstellen, Zeitrahmen

2. Modellfälle

1. Fussgänger

2. Velo

3. Pilotprojekte

1. Basel

2. Zürich

4. Verhaltensbeobachtung

5. Umfrage

6. Weitere Schritte

3

2092.300 / 05. September 2013 / innovative Ansätze V0.1 2013-09-05.ppt / EM

Rapp|Trans

Forschungsprojekt - Ausgangslage

Rotlichtmissachtungen durch Fussgänger und Velos sind sehr häufig. Dies kann auch daran liegen, dass LSA nicht ideal auf den Langsamverkehr eingestellt sind:

- Längere Wartezeiten,
- nicht fussgänger-/velogerechte Phasen,
- etappenweise Querungen



4

2092.300 / 05. September 2013 / innovative Ansätze V0.1 2013-09-05.ppt / EM

Rapp|Trans

Forschungsprojekt - Ziel

Möglichst attraktive Gestaltung von Kreuzungen für den LV

Das beinhaltet:

- Aufzeigen der häufigsten Übertretungen und deren Ursachen
- Aufzeigen von Lösungsansätzen, Beispielsammlung
- Abgabe von Empfehlungen und Anleitungen um eine bessere Akzeptanz zu erreichen und den LV zu fördern

Leitfragen sind:

- Was für technische, gestalterische oder organisatorische Möglichkeiten bestehen?
- Unter welchen Bedingungen kann der LV (oder Teile) von der LSA-Regelung ausgenommen oder bevorteilt werden?

5

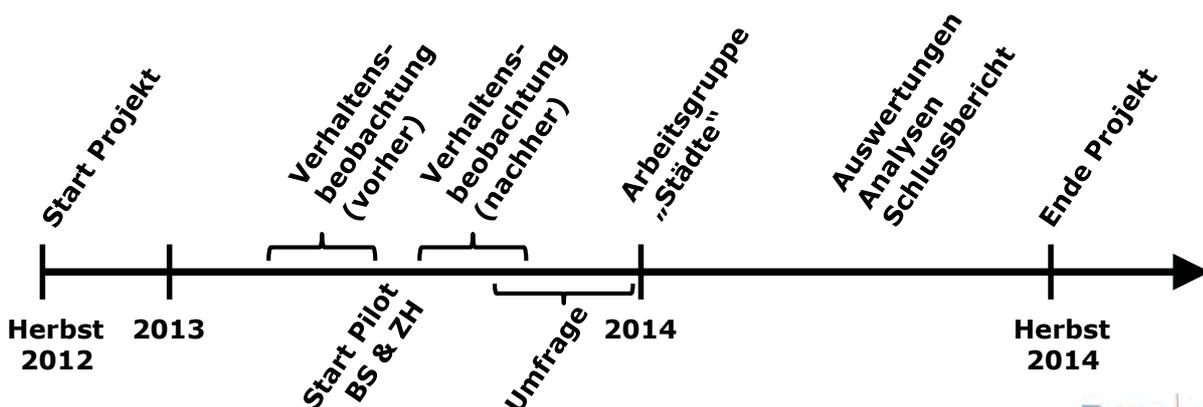
Forschungsprojekt – Team & Zeitplan

- Rapp Trans, Basel
- Büro für Mobilität, Bern
- Institut für angewandte Psychologie und Akzeptanzforschung, Dresden

Rapp Trans



IAPA
RESEARCH



6



Rundumgrün ohne Diagonalquerung

- Eigene Phase für Fussgänger in allen Richtungen, erlaubt zwei Knotenarme zu überqueren
- Stand Schweiz: in einzelnen Städten häufig
- Stand Ausland: verbreitet
- Bemerkungen:
 - Keine Infrastruktur Anpassungen
 - Längere FG-Grünphase nötig
 - „Provoziert“ Diagonalquerungen
 - Erhöht die mittlere Wartezeit
 - Möglichkeit einer zusätzlichen Phase



Rundumgrün mit Diagonalquerung

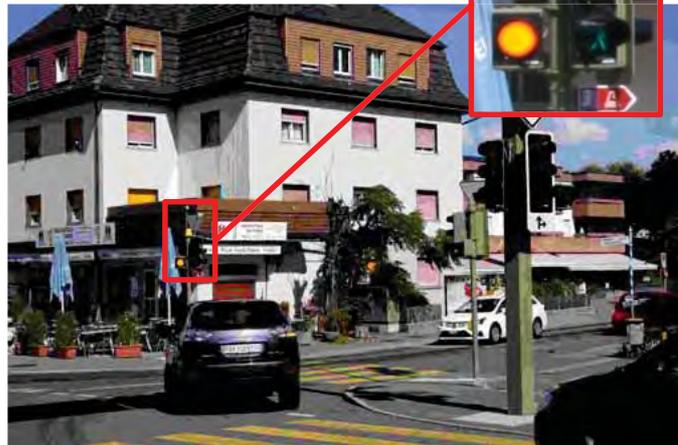
- Fussgänger dürfen auch diagonal laufen
- Stand Schweiz: verboten, Einzelfall in Neuenburg
- Stand Ausland: Deutschland, Japan, USA, Israel
- Bemerkungen:
 - Markierung mit FG-Streifen, kompletter oder teilweiser Furt oder ohne Markierung
 - Schilder
 - Längere Wartezeiten
 - Velofahrer missachten häufiger Rotlicht





Konfliktgrün

- MIV und Fussgänger in Parallelrichtung grün, Abbiegekonflikt
- Stand Schweiz: „Klassische“, bekannte Steuerung
- Stand Ausland: Bekannt und verbreitet
- Bemerkungen:
 - Unproblematisch, falls Lastrichtung MIV geradeaus
 - Erschwert bei hohem Fussgängeraufkommen



Dauergrün

- Grundzustand der Fussgängerampel ist grün, MIV meldet sich via Schlaufe an
- Stand Schweiz: Nicht bekannt/ verbreitet
- Stand Ausland: Eher unbekannt
- Bemerkungen:
 - Mögliche Kapazitätsdefizite in Spitzenstunden
 - Erhöhte Akzeptanz des LV





Zusätzliche Grünzeiten/ Bedarfsampel

- Fussgänger können via Drücker eine längere Grünphase anfordern (z. B. Nähe Kindergarten/ Blindendrücker)
- Ähnlich: Zweimal FG-grün pro Umlauf
- Stand Schweiz: Vereinzelt umgesetzt
- Stand Ausland: u. a. Amsterdam
- Bemerkungen:
 - Unproblematisch ausserhalb Spitzenstunden je nach MIV-Aufkommen
 - Erhöhte Sicherheit für LV



Sofort-/ Schnellgrün

- Grundzustand der Ampel ist Gelbblinken, wird mittels Anmeldung auf Grün geschaltet
- Stand Schweiz: u. a. Vevey, Dietikon, Schlieren
- Stand Ausland: keine bekannt
- Bemerkungen:
 - Anmeldung nicht zwingend (Gelbblinken), aber sinnvoll für langsame Leute
 - Minimiert Kapazitätsverlust MIV



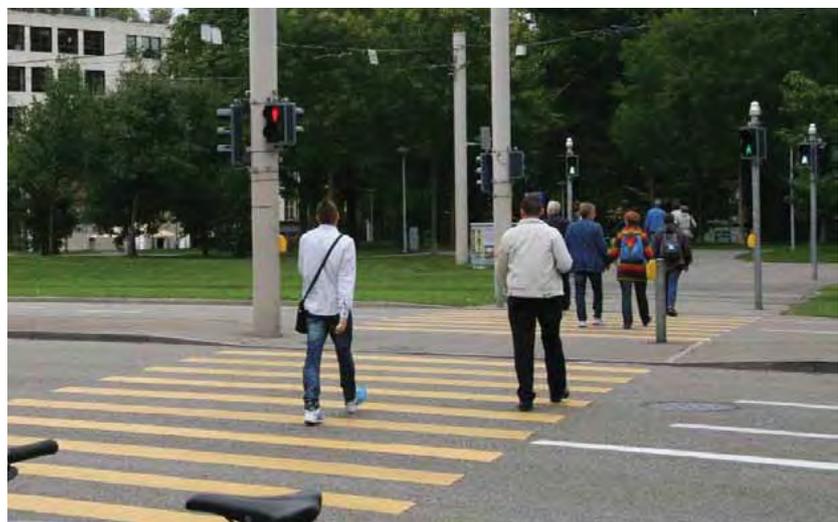
Anzeige Restzeit Rot-/ Grünphase

- Anzeige der Räum- resp. verbleibenden Wartezeit in Sekunden
- Stand Schweiz: nicht verbreitet (Zürich für MIV)
- Stand Ausland: USA, Kanada, Asien, Städte in Europa (u.a. Hamburg, Wien, Ljubljana)
- Bemerkungen:
 - Bessere Akzeptanz bei tiefer Restzeit
 - Kontraproduktiv bei langer Wartezeit



Infrastrukturmassnahmen

- Gedeckte Warteräume
- (Breitere) Mittelinseln
- Breitere FG-streifen



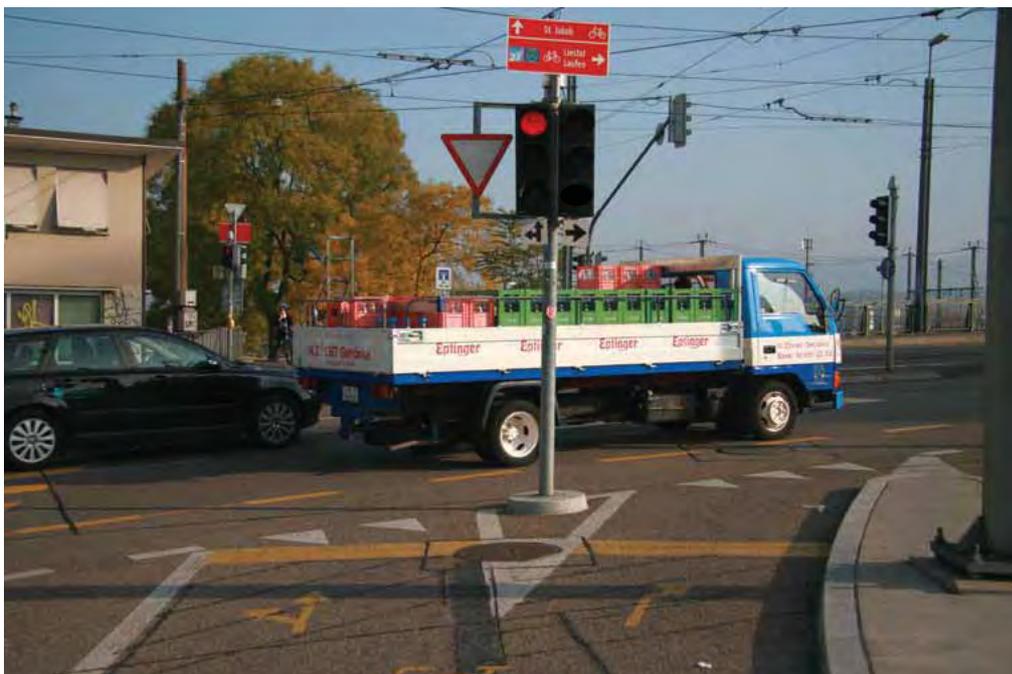


Freies Rechtsabbiegen bei Rot

- Freies Rechtsabbiegen bei Rot für Velos erlaubt
- Stand Schweiz: Pilotprojekt in Basel
- Stand Ausland: Frankreich, Belgien, Holland, Dänemark, USA (MIV), Grünpfeil in Deutschland (MIV)
- Bemerkungen:
 - Mit eigener Ampel oder Furt heute in CH möglich



Freies Rechtsabbiegen bei Rot





Freies Rechtsabbiegen bei Rot



Separate Abbiegespur/ Velofurt

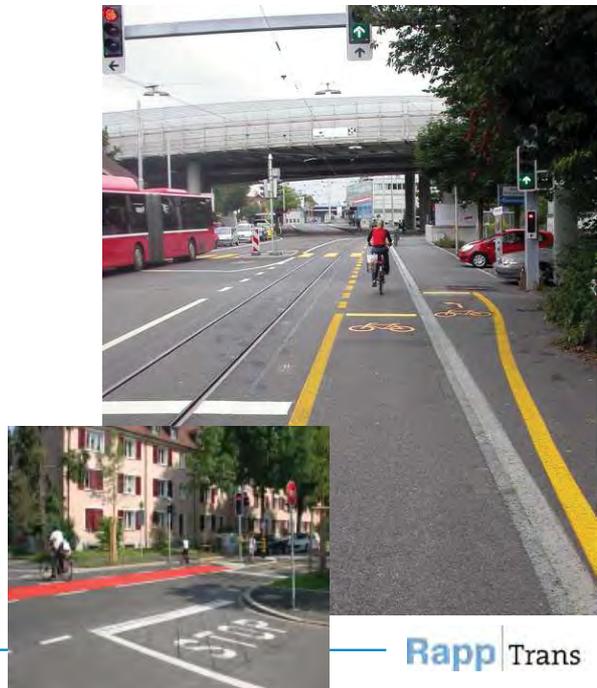
- Eine physische Trennung ermöglicht das Rechtsabbiegen für Velos. Den Velofahrern steht ein eigener Streifen zur Verfügung.
- Stand Schweiz: Basel, Luzern
- Stand Ausland: u.a. Deutschland
- Bemerkungen:
 - Aufwändige Lösung (Kosten)
 - Erhöhte Sicherheit





Separate Linksabbiegespur

- Linksabbiegende Velos stellen sich rechts (oder links) auf und fahren mit MIV-Phase von rechts.
- Stand Schweiz: Bern, Basel
- Stand Ausland: Diverse
- Bemerkungen:
 - Vorgrün für Velos
 - Separate Veloampel
 - Warteraum ausserhalb MIV-Spur → Sicherheit



Vorgrün mit/ ohne Velosack

- Die Velofahrer erhalten 1-2 Sekunden vor dem MIV grün und sind bereits am Fahren, wenn der MIV grün erhält.
- Stand Schweiz: In Winterthur seit 1995, diverse Städte
- Stand Ausland: Städte in Deutschland, Kopenhagen
- Bemerkungen:
 - Erhöhung der Sicherheit (keine Velos im „toten“ Winkel, keine schwankenden Velos)
 - Eigene Veloampel nötig





Anpassung der Zyklen

- Längere Grünzeiten (a)
- Mehrere Grünphasen (b)
- Wetterabhängige Zyklen (c)
- Stand Schweiz: Vereinzelt (a), sonst keine bekannt
- Stand Ausland:
2x pro Umlauf in Amsterdam (b),
Wartezeitverkürzung bei Regen (c)
in Groningen Holland (Regensensoren)
- Bemerkungen:
 - Grünphasen zulasten anderer VT



Langsamverkehrsphase

- Velos dürfen während Fussgänger-Rundumgrünphase mit Vorsicht und OHNE Vortritt fahren.
- Stand Schweiz: Pilotprojekt in Basel
- Stand Ausland: Holland
- Bemerkungen:
 - Fussgänger haben Vortritt

Beispiel Groningen I

Beispiel Groningen II

Beispiel USA





Eigene Veloampel

- Eigene Veloampel oder zusätzliche Ampel
- Stand Schweiz: Verschiedene Städte in der Schweiz
- Stand Ausland: verbreitet
- Bemerkungen:
 - Können auf Augenhöhe montiert werden
 - Möglichkeit für Vorgrün, Rechtsabbiegen etc.



Detektion

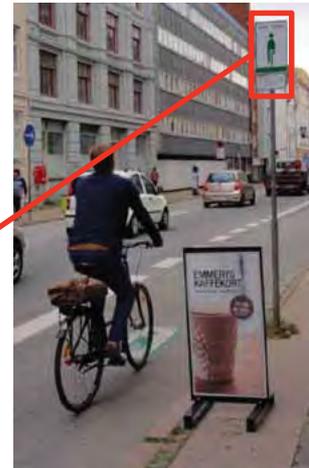
- Verbesserte Anmeldevorrichtung, z. B. Schlaufe früher, Kamera
- Stand Schweiz: Biel (Schlaufe), Zürich (Kamera), Basel (Schlaufe in roter Fläche für Linksabbieger)
- Stand Ausland: unbekannt
- Bemerkungen:
 - Verkürzung der Wartezeit
 - Anhalten evtl. nicht nötig





Grüne Welle

- Rollender Verkehr mit 20km/h erhält grüne Welle
- Stand Schweiz: Nur für MIV bekannt
- Stand Ausland: Kopenhagen, Amsterdam, San Francisco, Odense (DK)
- Bemerkungen:
 - Kein Auf-/ Absteigen, konstanter Verkehrsfluss
 - Flache Strassen als Voraussetzung



Ampelgriff/ Pfosten

- Ampelgriff (i. d. R. mit Anmeldeknopf) um sich zu festzuhalten während des Wartens
- Stand Schweiz: Schaffhausen (mit Pfosten)
- Stand Ausland: Holland, Deutschland
- Bemerkungen:
 - Für ein bis zwei Velofahrer





Pilotprojekt Basel-Stadt - Modellfälle

Velofahrer

- Freies Rechtsabbiegen (drei Varianten: mit/ ohne Fussgängerstreifen, mit/ ohne Velostreifen)
- Langsamverkehrsphase

Fussgänger

- Erfassung des Bedarfs für Diagonalquerung



Freies Rechtsabbiegen ohne FGS mit VS

LSA Kanonengasse/ Steinengraben





Freies Rechtsabbiegen ohne FGS mit VS

LSA Kanonengasse/ Steinengraben



29

Rapp Trans



Freies Rechtsabbiegen mit FGS mit VS

LSA Leonhardstrasse/ Steinengraben



30

Rapp Trans



Freies Rechtsabbiegen ohne FGS ohne VS

LSA Klingelbergstrasse/ Schanzenstrasse



31

Rapp Trans



Langsamverkehrsphase

LSA Mülhauser-/ Elsässerstrasse

- Video 1
- Video 2
- Video 3
- Video 4



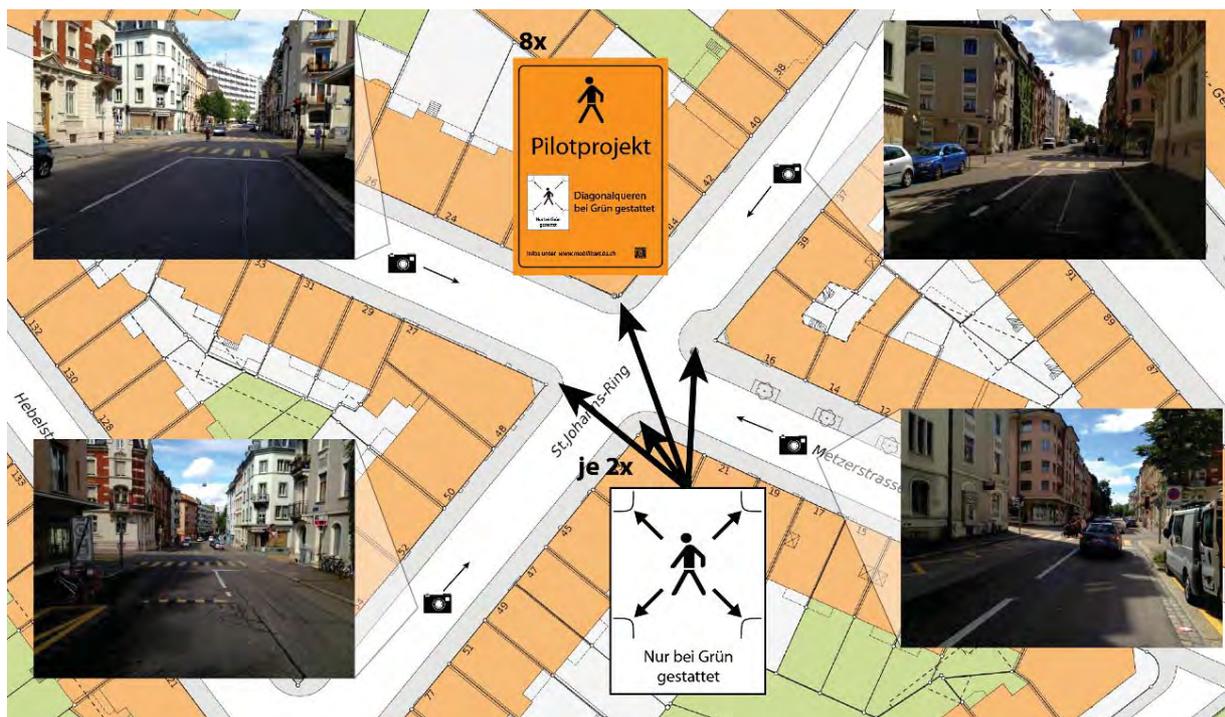
32

Rapp Trans



Diagonalquerung (Bedarfsermittlung)

LSA Metzgerstrasse/ St. Johanns-Ring



Rapp Trans

33



Pilotprojekt Zürich - Modellfälle

Velofahrer

- Ersatz grosse Ampeln mit Velo-Ampeln
- Zusätzliche Grünphase mit FG-Konflikt

Fussgänger

- Einführung einer Rundum-Grünphase
- Ersatz LSA durch Gelb-Blinken

Rapp Trans

34



Ersatz grosse Ampeln mit Velo-Ampeln

LSA Kornhausbrücke



35

Rapp Trans

Zusätzliche Grünphase mit FG-Konflikt Ersatz LSA durch Gelb-Blinken



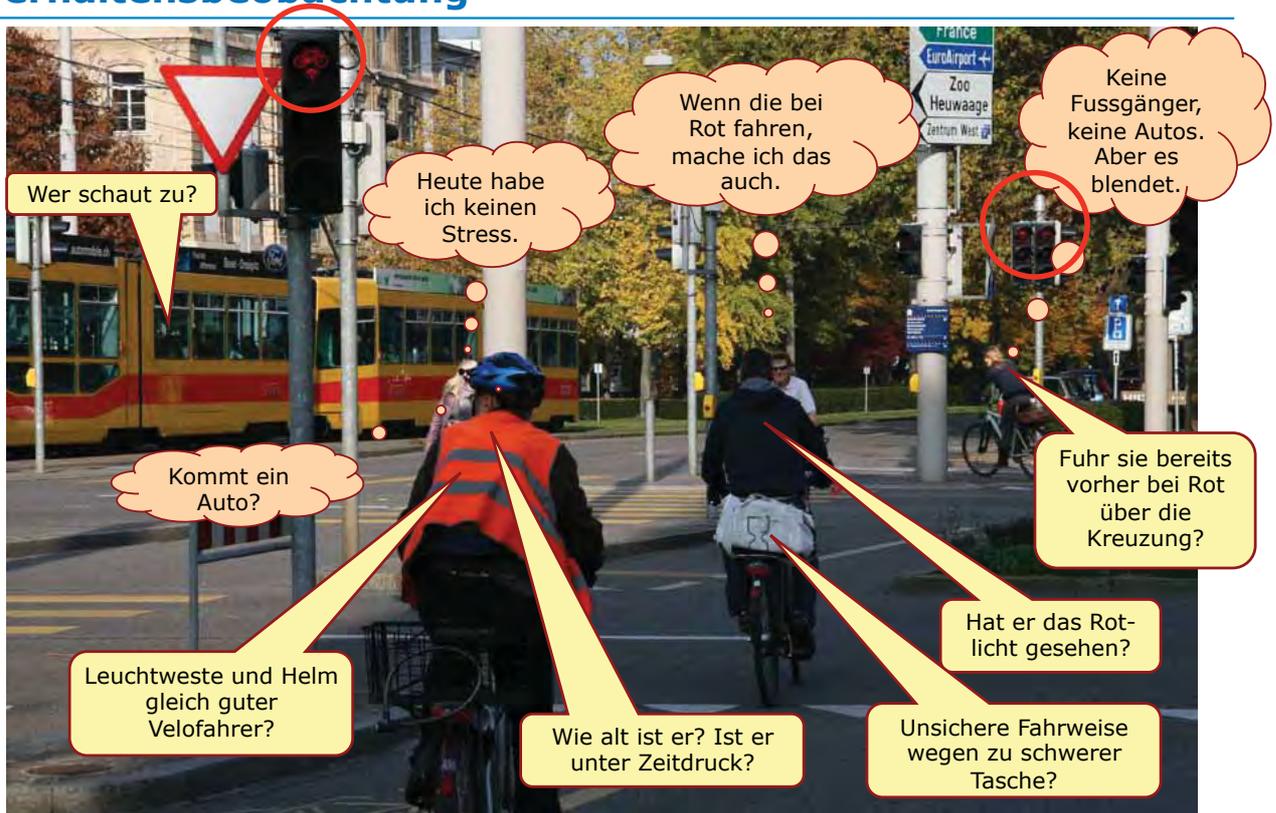
LSA Clipper



36

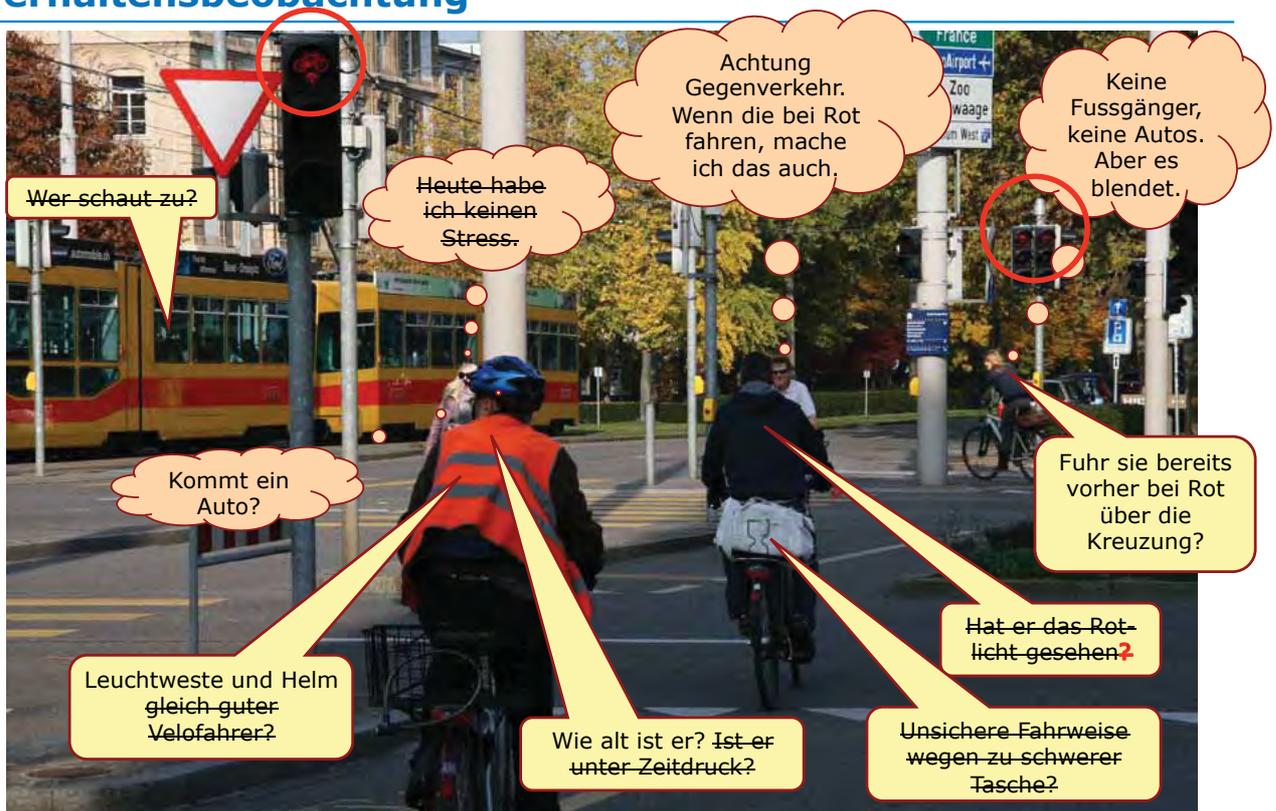
Rapp Trans

Verhaltensbeobachtung



37

Verhaltensbeobachtung



38

Verhaltensbeobachtung

Erhebungsdaten (quantitativ):

- Demografisch, deskriptive Statistik (Alter, Geschlecht etc)
- Verkehrsaufkommen LV
- Rotlichtmissbrauch
- Konfliktsituationen (Anzahl, Schwere)
- Kontrollkreuzungen

Qualitative Daten:

- Aussagen der Polizei, MOB, aus Video
- Generelle Rückmeldung aus Umfrage im Rahmen des Projekts

Erwartete Resultate

- Änderungen Missbrauchsquoten, Konfliktsituationen
- Bedürfnis für Freies Rechtsabbiegen resp. Diagonalquerung

Auf Papier

Spürzeit: bei Ankunft oder Abfahrt? Konflikt oder Abschlus? dekonflikten

Ri 4,5,6 nach S.1 dende → v. a. 5

Ri 1,2,3 vor Schmelbeginn → v. a. 2

gleich Strich rechts. Angehalten bei rot

Kreuzung: Steinengraben Kanongasse

Konfliktprotokoll

| Zeit | Verhalten | | | | Konfliktart/-partner | | Demografie | | Situation | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----------|-------|---------|---------|----------------------|--------|-----------------|------------|-----------|---------------|---|---|---|----|----|-------------|-----|--------|---|---|---|---|----|-------|-----------|-----------|--|
| | Kfz/Rot | V/Rot | V/Rot V | V/Rot N | MV | FG | Konfliktschwere | Geschlecht | Alter | Fahrtrichtung | | | | | | Bei Ankunft | Typ | Vergeh | | | | | | | | | |
| | | | | | von links | andere | 1 | 2 | 3 | m | w | K | J | E1 | E2 | S | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | V1 | Kfz/1 | Erstatter | Nachahmer | |
| 11:43 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11:46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11:50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:06 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:08 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:16 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:22 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:33 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:39 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:42 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:49 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12:50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Legende

- FG: Ampel grün
- Kfz/Rot: Überfahren des Rotlichts durch Kfz (bzw. anderen VT)
- V/Rot: Querungsstart Fußgänger bei Rot (Kfz: Grün)
- V/Rot V: Querungsstart des Fußgängers bei Rot (nach Kfz Grünphase); Vorläufer
- V/Rot N: Querungsstart des Fußgängers bei Rot (vor Kfz Grünphase); Nachläufer
- V/Räumen: Querungsstart des Fußgängers bei Grün/ Abschluss bei Rot
- V/1: Wartende Velofahrer mit Richtung
- Kfz/1: Wartender MV mit Richtung

→ start bei FG-Ampel grün

→ Veb grün Ampel geradeaus

4,5,6 mit kürzerer Orange phase vor Rot

1,2,3 mit länger grün

→ Umschalten auf grün gleichzeitig, aber bei 1,2,3 ist orange vorgeschaltet

Verkehrserfassung

| Zeit | Anzahl Velofahrer Total (inkl. konfligierende) | | | | | | Ang |
|-------------|--|---|---|---|---|---|-----|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | |
| 11:30-11:35 | | | | | | | 2 |
| 11:35-11:40 | | | | | | | 1 |
| 11:40-11:45 | | | | | | | 1 |
| 11:45-11:50 | | | | | | | 0 |
| 11:50-11:55 | | | | | | | 0 |
| 11:55-12:00 | | | | | | | 0 |
| 12:00-12:05 | | | | | | | 2 |
| 12:05-12:10 | | | | | | | 1 |
| 12:10-12:15 | | | | | | | 1 |
| 12:15-12:20 | | | | | | | 3 |
| 12:20-12:25 | | | | | | | 3 |
| 12:25-12:30 | | | | | | | 3 |
| 12:30-12:35 | | | | | | | 3 |
| 12:35-12:40 | | | | | | | 3 |
| 12:40-12:45 | | | | | | | 3 |
| 12:45-12:50 | | | | | | | 3 |
| 12:50-12:55 | | | | | | | 3 |
| 12:55-13:00 | | | | | | | 3 |
| 13:00-13:05 | | | | | | | 2 |
| 13:05-13:10 | | | | | | | 2 |
| 13:10-13:15 | | | | | | | 1 |
| 13:15-13:20 | | | | | | | 1 |
| 13:20-13:25 | | | | | | | 1 |
| 13:25-13:30 | | | | | | | 1 |

Verhaltensbeobachtung

Erfahrungen

- Nur mit Video geht es nicht!
- Wann entspricht der Laufweg einer Diagonalquerung?
- Wie erfasse ich Gruppen?
- Vorläufer vs. Nachläufer vs. Rotläufer...
- Wie erkennt man einen Nachahmer resp. Ersttäter?
- Zwei Leute fallen nicht auf.
- Kamera fällt sehr selten auf.

Verhaltensbeobachtung – Tablet & Software



Online-Befragung

www.lvampel.ch

soSci
oFb - der onlineFragebogen

13% ausgefüllt

1. Halten Sie an roten Ampeln, wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind?

(So gut wie) Nie Selten Je nach Situation Fast immer Immer

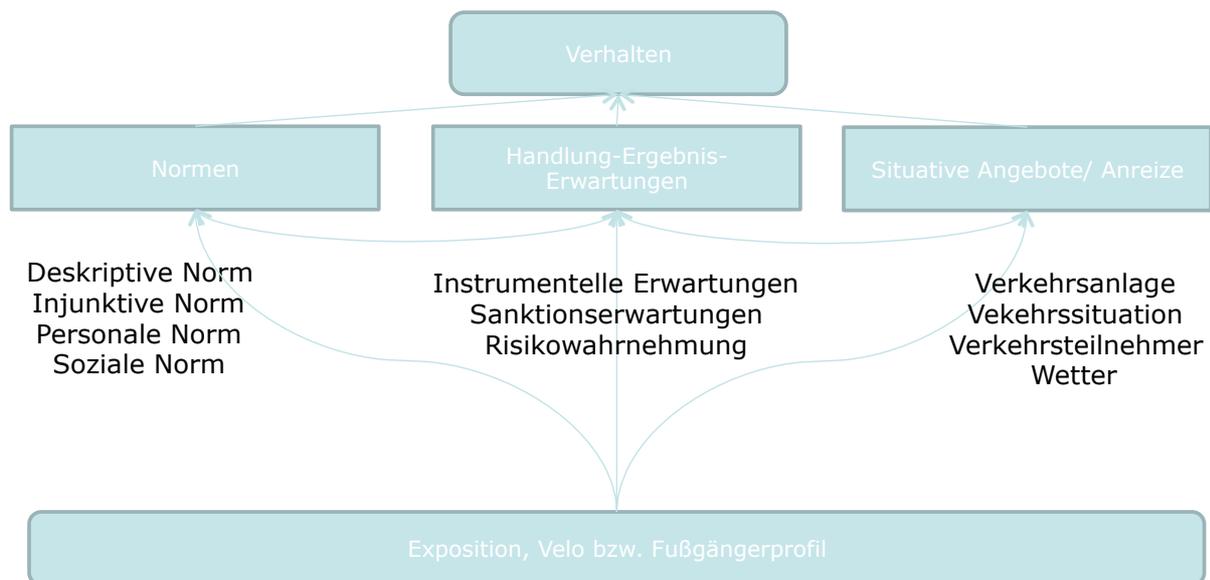
2. Wann ignorieren Sie rote Ampeln, wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind?

| | Sehr selten | Selten | Gelegentlich | Häufig | sehr häufig |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Wenn die Ampel gerade von Gelb auf Rot umschaltet. | <input type="radio"/> |
| Wenn wenig Verkehr ist. | <input type="radio"/> |
| Wenn ich in Eile bin. | <input type="radio"/> |
| Wenn ich rechts abbiege. | <input type="radio"/> |
| An einer Fußgängerquerung. | <input type="radio"/> |
| Wenn andere Velofahrer auch fahren. | <input type="radio"/> |
| Bei schlechtem Wetter. | <input type="radio"/> |
| Wenn keine anderen Personen anwesend sind. | <input type="radio"/> |
| Anderes, und zwar: | <input type="text"/> | | | | |

Weiter

Rapp | Trans

Online-Befragung



Rapp | Trans

Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe soll:

- **Direkter Know-how Transfer Schweizer Lösungen**
- **Information über ausländische Lösungen**
- **Diskussion über Modellfälle**

Mitglieder

- **Velo- und Fussverkehrsverantwortliche Kantone und Städte**
- **ProVelo, Fussverkehr Schweiz**
- **ASTRA**

Erstes Treffen am 7. November 2013

Öffentlichkeitsarbeit

Bei einem solchen Projekt nicht zu unterschätzen:

- **Medienorientierung zu Beginn Pilotversuche**
→ **Diverse Berichte in lokalen und nationalen Medien**

- **Diverse Anfragen zu Resultaten**
- **Diverse Anfragen zu Versuchen**

Fragen ?



Vielen Dank !