

Argumentationspapier für die Diskussion über Rowdytum im Verkehr

Vorbemerkung: Wer einmal oder manchmal rücksichtslos unterwegs ist, ist das nicht unbedingt immer. Zur Versachlichung der Diskussion sprechen wird daher lieber über Verhaltensweisen als über vermeintliche Persönlichkeitsmerkmale (Jemand verhält sich rowdyhaft statt jemand «ist» ein Rowdy).

1. Was versteht Pro Velo Bern unter rowdyhaftem Verhalten?

Rowdyhaftes Verhalten liegt darin, auf rücksichtslose Weise andere Verkehrsteilnehmende zu gefährden oder zu ängstigen.

2. Wie steht Pro Velo Bern zu rowdyhaftem Verhalten im Verkehr?

Pro Velo Bern verurteilt selbstverständlich rowdyhaftes Verhalten. Viele der Aktivitäten von Pro Velo zielen spezifisch auf ein konstruktives und angenehmes Verkehrsklima ab (s.u. Frage 4, z.B. Velokurse, Lichtaktion, Sicher über die Kreuzung, Velomassnahmen usw.).

3. Beispiele für rowdyhaftes Verhalten im Zusammenhang mit dem Veloverkehr

Rücksichtslose Verhaltensweisen, die typischerweise von Velofahrenden begangen werden können, sind beispielsweise:

- ◆ Im Mischverkehr mit Zufussgehenden zu schnell fahren und zu wenig Abstand halten.
- ◆ Fahren ohne Licht.
- ◆ Vortrittsregelungen missachten, so dass andere ihren Vortritt nicht sicher und ruhig wahrnehmen können.
- ◆ In einer Stadt wie Bern: Fahren unter den Lauben.
- ◆ rücksichtsloses Parkieren von Velos auf Trottoirs, so dass Zufussgehende gezwungen werden, auf die Strasse auszuweichen.

Rücksichtslose Verhaltensweisen, unter denen Velofahrende typischerweise zu leiden haben, sind beispielsweise:

- ◆ Autotüren aufmachen, ohne nach hinten zu schauen.
- ◆ Zu knapp überholen.
- ◆ Ohne zu schauen die Strasse überqueren; insbesondere bei Rot ohne zu schauen über den Zebrastreifen gehen.
- ◆ Mit dem Auto auf dem Warteraum stehen, der an vielen Rotlichtern extra für Velos markiert ist («Velosack»).
- ◆ Auf dem Velostreifen anhalten.

4. Was ist gegen rowdyhaftes Verhalten zu tun?

Im Grundsatz sind die Ansatzpunkte altbekannt:

- a) Ausbildung, Kommunikation, Information;
- b) Regelungen und Anlagen reduzieren und sinnvoll gestalten; und
- c) Repression.

Die folgende Aufzählung sinnvoller Massnahmen in den drei Bereichen ist nicht abschliessend.

a) Ausbildung, Kommunikation, Information

Massnahme	Wirkung
Velofahrkurse (z.B. auch für Elektrovelo-FahrerInnen) von Pro Velo und Verkehrsunterricht in der Schule (Polizei)	Wer die Regeln kennt und sich möglicher Konflikte bewusst ist, verhält sich rücksichtsvoller.
Informationen über Verkehrsregeln allgemein (z.B. Kreisel korrekt befahren) in den Medien (insb. velojournal)	
Informationen über konkrete Verkehrssituationen vor Ort (z.B. Aktionen wie «Sicher über die Kreuzung» von Pro Velo Bern. Oder Flyeraktionen zu neuen oder speziellen Verkehrsführungen für Velos	
Andere Verkehrsteilnehmende über die Rechte und Pflichten der Velofahrenden informieren (Beispiel für einen entdeckten Irrtum: Mehrere Schwerverkehrs-Chauffeure und -chauffeusen mein(t)en, Velokinderanhänger dürften nur auf gesonderten Velowegen fahren, obwohl das auf allen normalen Strassen erlaubt ist).	Die irrtümliche Annahme, andere verhielten sich illegal, während diese in Wahrheit im Recht sind, kann zu grossem Ärger und völlig unnötigen Konflikten führen. Kenntnis der Rechte und Pflichten der VerkehrspartnerInnen fördert das gegenseitige Verständnis.

b) Regelungen und Verkehrsanlagen (insb. Kreuzungen und Ampeln) sinnvoll gestalten

Massnahme	Wirkung
Allgemein	<i>Die Glaubwürdigkeit der Regeln steigt, wenn die Regeln fürs Funktionieren des Verkehrs tatsächlich sinnvoll sind. Die Reduktion von Einschränkungen aufs Notwendige steigert das Verständnis und den Respekt ihnen gegenüber.</i>
Ampeln nur, wo sie wirklich nötig sind. Insbesondere Ampeln, die den Autoverkehr dosieren sollen, dürfen nicht auch Velosbetreffen, denn zur Dosierung des Veloverkehrs besteht kein Anlass, und die Beeinträchtigung durch die Wartezeit wiegt aufgrund des Energieverlusts beim Velo schwerer (vgl. auch den folgenden Punkt).	Regeltreues Verhalten sollte nicht durch nutzlosen Zeitverlust bestraft werden, sondern als sinnvoll erlebbar sein. Beispiel: Für eine real existierende Verkehrspartnerin halten die allermeisten Leute gerne an, nicht aber für eine gähnend leere Fahrbahn.

Massnahme	Wirkung
Velogrün, wo Rot keine Konflikte löst. Das ist z.B. beim Rechtsabbiegen oft der Fall. Wenn eine Rotlichtmissachtung den Velos völlig konfliktfreies Queren einer Kreuzung ermöglicht, dann stimmt etwas mit den Regeln oder mit dem Konzept der Anlage nicht.	
Ampeln ausserhalb der Spitzenzeiten so oft wie möglich ausschalten	
Wichtigen Veloverbindungen nicht zugunsten von Quartiersträsschen den Vortritt entziehen (eher umgekehrt).	
Sicherheitslinien nur, wo sie wirklich nötig sind.	Ist genügend Platz vorhanden und die Sicht ausreichend, damit Autos Velos sicher überholen können, so entlastet eine unterbrochene Linie Autofahrende von der Entscheidung, eine abstrakte Regelverletzung zu begehen (Sicherheitslinie) oder konkret Velos durch zu nahes Überholen zu gefährden.
Velos nur dort in Fahrverbote einschliessen, wo dies tatsächlich nötig ist, um den Zweck des Verbots zu erreichen (Beispiel: Ein Fahrverbot an einer steilen, autofreien Strasse mag für Velos bergab sinnvoll sein. Bergauf schützt es niemanden vor nichts, weswegen ein richtungsabhängiges Fahrverbot richtig ist).	Das in der Sache unproblematische Verhalten wird nicht als Ärgernis oder vermeintliche Bedrohung wahrgenommen. Die Velofahrenden nehmen die tatsächlich gerechtfertigten Fahrverbote und Einbahnstrassen ernst.
Einbahnstrassen für Velo-Gegenverkehr öffnen (so gut wie keine Einbahnstrasse ist für Velos sachlich gerechtfertigt).	
Klare Markierungen (z.B. eindeutige, auch für Autofahrende verständliche Markierung von Velosäcken, an Konfliktstellen rot eingefärbte Radspuren).	Wer klar sieht, wo und wie er/sie fahren darf und wo und wie die anderen fahren dürfen, hat mehr Kapazitäten, um rücksichtsvoll zu fahren. Zudem ärgert er/sie sich weniger über die anderen und die Stimmung wird besser.
Genügend breiter Abstand zwischen Schiene und Tramperron von Kap-Haltestellen.	Das ermöglicht die sichere Durchfahrt bei Tram-Haltestellen auf der Fahrbahn und hält somit Velofahrende vom Befahren des Perrons ab, wo es Konflikte mit Zufussgehenden geben kann.
Gut erkennbare Umfahrungsmöglichkeit bei Tram-Kaphaltestellen (d.h. Tram hält so, dass Passagiere direkt aufs Trottoir aussteigen können).	Reduktion von unklaren und konflikträchtigen Begegnungsfällen führt zu friedlicherem Klima.

c) Repression

Massnahme	Wirkung
<p>Bussen verteilen. Aber nicht dort, wo es für die Polizei am einfachsten geht, sondern da, wo tatsächlich Probleme bestehen. Nicht mehr, sondern gezielte Kontrollen. Repression ist selbstverständlich nicht Aufgabe von Pro Velo.</p>	<p>Eine Busse für ein Verhalten zu bekommen, das nicht nur rein theoretisch eine Regel verletzt, sondern auch tatsächlich problematisch ist, kann vor allem bei gedankenlosem Verhalten zu einem Umdenken führen. Zudem werden Kontrollen an problematischen Stellen von der Mehrheit der korrekt zirkulierenden Verkehrsteilnehmenden als positive Beurteilung ihres Verhaltens wahrgenommen.</p>

Verabschiedet an der Vorstandssitzung vom 22. Juni 2015.