Carolin Lehmann
carolin.lehmann.hch@gmail.com

Bachelorarbeit zum Thema:

„Bahn frei, die Straße gehört mir!“ Beeinflussen Fahrbahnmarkierungen, welche Position Radfahrender als angemessen beurteilt wird?

Die Verteilung des Straßenraums und speziell der Fahrbahn sind Gegenstand kontroverser politischer Debatten. Personen, die auf der Fahrbahn mit dem Rad unterwegs sind, fahren unterschiedlich weit rechts: Manche fahren weit rechts, sodass sie bei minimalen Schlenkern Gefahr laufen, mit der Pedale auf der Bordsteinkante aufzusetzen, andere fahren weiter links. Immer wieder wird berichtet, dass KfZ-Fahrende Radfahrende anhupen, wenn sie nicht überholen können. Viele Radfahrende weichen diesen Konflikten aus, indem sie auf dem Gehweg fahren. Von Seiten einiger Kommunen gab es schon Versuche, durch das Markieren von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn Radfahrende dazu zu bringen, auf der Fahrbahn zu fahren, und KfZ-Fahrende auf die Nutzungsberechtigung der Fahrbahn durch Radfahrende hinzuweisen.

Die Ausgangsfrage meiner Arbeit war: Inwiefern können Markierungen dazu beitragen, dass diese Berechtigung Radfahrender, die Fahrbahn zu nutzen, wahrgenommen wird? Welche Fahrposition wird als "in Ordnung" bewertet? Wo würden die Befragten selbst mit dem Rad fahren?

In der Befragung wurden Ihnen als Teilnehmenden Bilder einer alltäglichen Verkehrssituation gezeigt. Eine Person auf einem Rad fährt auf der Fahrbahn vor Ihnen.

Untersucht wurden *vier Arten der Markierung*:

- *Schutzstreifen*: Die platzsparendste Lösung für die teilweise Trennung von Radfahrenden und Kraftfahrenden auf der Fahrbahn. Aus vorherigen Studien ist bekannt, dass Radfahrende dort relativ weit rechts fahren und oft mit geringem Abstand überholt werden.
- *Fahrradpiktogramm*: Hier wurde das Piktogramm ohne die gestrichelte Trennlinie, die für den Schutzstreifen charakteristisch ist, gezeigt.
- *Mittig gespaltenes Piktogramm*: Dieses Piktogramm gibt es bisher noch nicht; es besteht aus einem Fahrradpiktogramm, welches mittig durch eine Lücke durchbrochen

ist. Da Piktogramme oft aus Kunststoffmasse bestehen, ist es für manche Radfahrende unangenehm, über sie zu fahren. Ein Piktogramm mit einer Lücke in der Mitte könnte einladen, durch diese Lücke zu fahren.

- *Keine Markierung*

Die Person auf dem Rad hatte auf den Bildern **zwei verschiedene Positionen**, die je 20 cm voneinander entfernt waren.

Außerdem wurde untersucht, welchen Einfluss die **Sichtperspektive** von Kfz- bzw. Radfahrenden, ihr Alter, Geschlecht und ihre Identifikation mit Rad- und Kfz-Fahrenden haben.

Zu den Bildern wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Position sie als "in Ordnung" erachteten, und wo sie selbst fahren würden. Diese Positionen konnten auf einem Raster mit 20-cm-Abständen angegeben werden.

Die Ergebnisse

Die Einschätzungen zur selbst gewählten Position hingen eng mit denen zur als „in Ordnung“ erachteten Position zusammen, sodass sich die folgenden Ergebnisse auf beide erfragten Angaben beziehen.

Die Markierung hatte keinen signifikanten Einfluss darauf, welche Position im Mittel als "in Ordnung" eingeschätzt wurde. Es gab allerdings eine Tendenz, dass beim Schutzstreifen Positionen näher an der Bordsteinkante als "in Ordnung" eingeschätzt wurden.

Die Geschlechtsunterschiede waren gering: Männer beurteilten im Mittel eine Position 75,8 cm von der Bordsteinkante als "in Ordnung", Frauen im Mittel 71,1 cm.

Personen, die oft mit dem Rad fahren, und Personen, die sich stark mit Radfahrenden identifizierten, wählten im Schnitt Positionen mit größerem Abstand zum Bordstein als Personen, die oft mit dem Kfz fahren, oder Personen, die sich eher mit Kfz-Fahrenden identifizierten.

Personen, die sich "sehr" der Gruppe der **Radfahrenden** zugehörig fühlten, gaben im Mittel an, dass eine Fahrposition 77,0 cm von der Bordsteinkante "in Ordnung" ist, Personen, die sich "nicht" der Gruppe der Radfahrenden zugehörig fühlten, 59,4 cm.

Entsprechend gaben Personen, die sich "sehr" der Gruppe der **Kfz-Fahrenden** zugehörig fühlten, im Mittel an, dass eine Fahrposition 71,5 cm von der Bordsteinkante "in Ordnung" ist, Personen, die sich "nicht" der Gruppe der Kfz-Fahrenden zugehörig fühlten, 78,7 cm.

Hinsichtlich der **Ausgangsposition** der auf den Bildern dargestellten Person zeigte sich folgendes: Bei der linken Position wurden 80,0 cm im Mittel als "in Ordnung" beurteilt und 66,7 cm bei der rechten Ausgangsposition. (Zur Erinnerung: Die beiden Ausgangspositionen lagen 20 cm auseinander.)Die gefundenen Effekte waren zwar in der erwarteten Richtung, aber insgesamt gering. Die Markierung hatte auf den dargestellten Bildern keinen signifikanten Effekt darauf, welche Position der radfahrenden Person als "in Ordnung" erachtet wurde.

Den größten Einfluss hatte die Identifikation mit den Gruppen der Rad- und Kfz-Fahrenden. Personen, die sich mehr der Gruppe der Radfahrenden zugehörig fühlen, fanden es eher „in Ordnung“, wenn Radfahrende weiter links fuhren; Personen, die sich mehr der Gruppe der Kfz-Fahrenden zugehörig fühlten, fanden es eher „in Ordnung“, wenn Radfahrende weiter rechts fuhren.