

Motonormativität

Patrick Rérat, OUVEMA, Universität von Lausanne

Die Koexistenz von Fußgänger:innen und Radfahrenden ist von entscheidender Bedeutung. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen drei Perspektiven berücksichtigt werden: Verhalten, soziale Normen und bauliche Maßnahmen.

Die Erfahrungen der Benutzer verstehen

Das Verständnis der Empfindungen von Fußgänger:innen und Radfahrenden ist entscheidend, um Gebiete für aktive Mobilität attraktiv zu machen. Das Verhalten von Radfahrenden wird jedoch häufig missverstanden.

Das Fahren auf dem Gehweg ist bis zum Alter von 12 Jahren erlaubt, da die Straße als nicht sicher genug gilt. Sicherheit ist auch der Hauptgrund, warum Erwachsene den Gehweg benutzen. Um diese kritikwürdige Praxis zu bekämpfen, muss man nicht das Symptom, sondern die Wurzel des Problems angehen: die Straßen.

Das Rechtsabbiegen bei roter Ampel an bestimmten Kreuzungen hat eine bereits gängige Praxis formalisiert. Welche Gründe sprechen aus Sicht Velo dafür? Die Radfahrenden nennen auch hier den Sicherheitsaspekt: Sie wollen vermeiden, inmitten von Autofahrern zu stehen, die schneller anfahren, überholen oder abbiegen. Weitere Argumente sind die Effizienz - ein Halt entspricht 80 Metern Anstrengung - und die Abgasbelastung.

Laut einer Untersuchung in Lausanne nutzen 70% der beobachteten Radfahrer:innen diese Regel. An anderen Kreuzungen missachteten 35% das Rotlicht. Wirft diese Minderheit ein schlechtes Licht auf die anderen? Der Hauptgrund liegt vielmehr darin, dass 69% der befragten Nicht-Radfahrer:innen die Regel des Rechtsabbiegens bei Rot nicht kennen.

Motonormativität überwinden

Motonormativität bezeichnet das unbewusste Vorurteil, dass Mobilität in erster Linie auf dem Auto basiert und dies auch so bleiben soll. Sie erklärt, warum gewisse Phänomene angeprangert werden und andere nicht. In der Schweiz töteten Autofahrer:innen im Jahr 2023 23 Menschen auf Zebrastreifen, eine Tatsache, die verschwiegen wird. In Frankreich wurden 99,8 % der getöteten Fußgänger von motorisierten Verkehrsteilnehmern getötet.

Damit soll das Verhalten mancher Radfahrenden nicht entschuldigt werden. Aber es sollte uns zu denken geben, welche Verzerrungen in den Debatten über die Verkehrssicherheit und den Stellenwert der Verkehrsmittel bestehen.

Aktive Mobilität gestalten

Zu Fuß gehen und Radfahren wurden lange Zeit marginalisiert und in einen Topf geworfen (wie die Begriffe "Langsamverkehr" und "mobilité douce" zeigen). Ihre Koexistenz ist oft schlecht organisiert (unzureichende Abmessungen, Lesbarkeit, Kohärenz). Wenn eine Trennung nicht möglich ist, müssen die baulichen Massnahmen den Verkehrsteilnehmenden das erwartete Verhalten verständlich und glaubwürdig machen.



Foto 1: Neuenburg. Für Velofahrende gesperrte Fussgängerzone (ausgenommen Busspuren). Diese Massnahme vernachlässigt die Tatsache, dass das Stadtzentrum ein Ort zum Wohnen, Arbeiten und Konsumieren ist und dass es auf den anderen Routen überhaupt keine Radverkehrsanlagen gibt. Foto Patrick Rérat



Foto 2: Le Landeron. Die Altstadt wurde wegen Terrassen und Spielplätzen für den Radverkehr gesperrt. Es handelt sich jedoch um eine ausgeschilderte Route von Schweiz Mobil. Eine Alternativroute, ein Schild, das auf die Anwesenheit von Kindern hinweist, und Stadtmobiliar würden die Einhaltung dieser Massnahme verbessern. Foto Patrick Rérat

Die französische Version dieses Artikels wurde im Bulletin de Rue de l'avenir vom Dezember 2010 veröffentlicht. (<https://rue-avenir.ch>) (Übersetzung: DeepLPro, DeepLWrite)