

INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

MISSION POSSIBLE
DER VELO-WEG ZUM ZIEL



INHALT

3 EDITORIAL

- 4 ÜBER DIE POLITIK HINAUS – WIE PARIS VELOFREUNDLICH GEWORDEN IST
CHARLOTTE GUTH, STADT PARIS
-

- 8 WINTERTHUR BEWEGT – VELOMASSNAHMEN MIT RÜCKEN- UND GEGENWIND
HERBERT ELSENER, STADT WINTERTHUR
-

- 10 «FUSS VELO KÖNIZ» – REZEPT FÜR EINE GANZHEITLICHE VELOFÖRDERUNG
TANJA HUG, GEMEINDE KÖNIZ
-

- 12 VELOWEGGESETZ – EINE ÜBERSICHT
MARTIN URWYLER, ASTRA
-

- 13 WENN ES ENG WIRD – VELOFÜHRUNG IN SCHMALEN STRASSENQUERSCHNITTEN
VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ
-

- 14 RADBEST – ERGEBNISSE DES FORSCHUNGSPROJEKTS
REBECCA HUNZIKER, OST – OST SCHWEIZER FACHHOCHSCHULE
-

- 16 SCHMAL, SICHER, STADTVERTRÄGLICH – DIE NEUE PARKSTRASSE IN BADEN
JANA BENZ, STADT BADEN
-

- 17 FREIBURG – VELOSTREIFEN BEI MITTELINSELN
JULIEN THIRION, STADT FREIBURG
-

- 18 SICHERE VELOINFRASTRUKTUR – WAS FARBE KANN, WAS FARBE NICHT SOLL
URS WALTER, ASTRA
-

- 19 WOMEN IN CYCLING – VELOVIELFALT AUF DIE STRASSE BRINGEN
STEPHANIE STOTZ, WOMEN IN CYCLING, BFM
-

- 22 AGAINST ALL ODDS – WIE ZÜRICH VELOVORZUGSROUTEN REALISIERT
BRITTA KREMER, STADT ZÜRICH
-

- 24 RECHT BEKOMMEN FÜRS VELO – EINSPRACHEN, ENTSCHEIDE, ERKENNTNISSE
RAFFAELA HANAUER, PRO VELO SCHWEIZ
-

- 26 VELOZÄHLDATENZENTRALE – ALLE ZÄHLUNGEN AUF EINEN BLICK
DANIEL RÜTTIMANN, ANALYSIS GMBH
SILVIO ZALA, ASTRA

IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)

Hirschengraben 2, 3011 Bern

Tel. +41 77 465 13 87, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

KONZEPT UND REDAKTION

Rebecca Müller, Velokonferenz Schweiz

LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne, irisdiem@bluewin.ch

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH – DEUTSCH

Dominique Zumstein, Aurélie Schmassmann,

Büro für Mobilität AG, Bern, bfmag.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd., Biel/Bienne, www.co-dex.ch

TITELBILD

Rennweg in Winterthur, Pilotprojekt mit rotem Belag, Teil der Veloroute Wülflingen (Foto: Christian Schwager, 2024)

Alle Präsentationen und Videos zur Tagung finden Sie auf
www.velokonferenz.ch/de/veranstaltungen/fachtagungen/f2025

EDITORIAL

MISSION POSSIBLE!

Unter diesem positiven und vorwärtsgerichteten Motto stand die diesjährige Fachtagung der Velokonferenz in Luzern.

Die Aufträge, die uns das Veloweggesetz gibt, und die Dringlichkeit, mit der wir eine Wende zu mehr Veloverkehr (und damit zu nachhaltigeren, gesünderen und effizienteren Städten und Gemeinden) erreichen sollten, stellen eine grosse, manchmal riesig wirkende Herausforderung dar.

Unter diesen Umständen helfen Vorbilder. Wegweisende Orte und Menschen, die vorangehen, Wege aufzeigen, neue Lösungen ausprobieren und dabei das Ziel stets im Blick behalten: ein Velosystem für möglichst Viele; eine Infrastruktur für die achtjährige Laura (Erklärung Laura-Test siehe Seite 13); eine Verkehrsplanung, welche unsere vielfältige Gesellschaft einbezieht, sie fair und einführend mitdenkt. Von diesen mutmachenden Pionier:innen handelt unser Heft.

Die Stadt Paris hat in den letzten Jahren eine führende Rolle in der Umsetzung von Velomassnahmen übernommen und zeigt, wie urbaner Wandel in kürzester Zeit erreicht werden kann. Dass es dabei nicht einfach nur um «politischen Willen von oben» geht, wie manche wohl vermuten dürften, sondern vielmehr um eine Neuorganisation der Verwaltungsarbeit und einen Kraftakt der Verkehrsplanung und des Strassenbaus, zeigt der Artikel von Charlotte Guth.

Auch die Umsetzung in der Schweiz schreitet dank mutiger Pionier:innen voran. Die Stadt Winterthur bringt den sprichwörtlichen roten Faden in die Veloplanung und setzt modellhafte Velorouten und Veloabstellanlagen um. Die Gemeinde Köniz zeigt, dass es nicht nur gebaute Infrastruktur braucht, sondern ein ganzheitliches Förderprogramm – und engagierte Men-

schen, welche ganz viel Netzwerkarbeit machen. Dabei geht es immer auch darum, verschiedene Perspektiven einzubeziehen. Hier kann der neu gegründete Verein «Women in Cycling» viel Fachexpertise betreffend Velovielfalt einbringen.

Wir schauen aber auch dorthin, wo es eng ist und die optimale Lösung (noch) nicht umgesetzt werden kann. Im Dialog zwischen Forschung, Pilotprojekten und bestehenden Rahmenbedingungen entstehen neue Lösungen. Baden, Freiburg und Winterthur zeigen: Schmale Kernfahrbahnen mit breiten Velostreifen und durchgehende Velostreifen bei Engstellen ermöglichen unter bestimmten Umständen das Schliessen von Lücken in der Veloinfrastruktur. Die Velokonferenz sowie Urs Walter vom ASTRA ordnen die neuen Massnahmen ein.

Schliesslich geht es um den Umgang mit Widerständen. Die Stadt Zürich lässt sich von der ambitionierten Umsetzung ihrer Vorzugsrouten nicht abbringen, bezieht die Bürger:innen aber stärker ein. Dass wir fürs Velo auch Recht bekommen können, zeigt der Artikel von Raffaela Hanauer von Pro Velo Schweiz

Die Umsetzung einer velofreundlichen Schweiz braucht Willen, Mut, Ausdauer und Zusammenarbeit. Martin Urwyler vom ASTRA schreibt: «Nur wenn wir uns austauschen, können wir das „System Velo“ weiterbringen.» Für eine erfolgreiche Mission braucht es uns alle. Wir hoffen, dass wir Ihnen mit unserer Fachtagung und unserem Bulletin ganz viel Inspiration fürs 2026 mitgeben können.

Michael Liebi
Präsident Velokonferenz Schweiz

Die Mission Possible wird durch gemeinsame, tatkräftige Zusammenarbeit möglich. Reibung und Erfolge sind keine Gegensätze.

Über die Normen hinaus gehen und somit neue Normen schaffen, anstatt mit den bestehenden Normen stehen bleiben.

Veloplanung aus der „linken“ Ecke holen: Erstmal auf Punkte abstellen auf die sich alle einigen können (Schulwegsicherheit, Kinder, Jugendliche, Senior:innen), Erfolge fleissig kommunizieren.

Radbest oder getrennte Infrastruktur? Schnelle Lösungen oder ideale Infrastruktur? Die Frage nach dem richtigen Weg wird und muss uns in Zukunft weiter beschäftigen.

Es gibt nicht die eine perfekte Lösung. Es muss situativ geschaut werden und die dortigen Bedürfnisse müssen abgeholt werden, um erfolgreich etwas umzusetzen.

Zum Veloweg gehört nicht nur der Weg, sondern auch die restliche Infrastruktur... Velopumpe, Reparatur-Station, Sitzgelegenheiten, und natürlich... die Veloparkierung, abgestimmt auf die jeweiligen Routen und Gegebenheiten.

Gerichtsentscheide können auch Mut machen und sind nicht nur Schreckensgespinste!

Mehr Mut, mehr Experiment, Freude am Ausprobieren auch in der Bevölkerung und der Politik schaffen. Und immer genug Essen zur Verfügung stellen ;)

Veloförderung fängt bei den Kindern an!

ÜBER DIE POLITIK HINAUS – WIE PARIS VELOFREUNDLICH GEWORDEN IST

CHARLOTTE GUTH, LEITERIN DER VELOVERKEHRSSTRATEGIE UND IHRER UMSETZUNG, STADT PARIS

Mit Tausenden von Velofahrenden auf den Velowegen präsentiert sich Paris heute in den Augen der Welt als velofreundliche Metropole. Wie konnte sich die Stadt so schnell verändern? Dafür sind vier Hauptfaktoren verantwortlich.

EINE KURZE GESCHICHTE DES VELOS IN PARIS

In den 60er und 70er Jahren wurde Paris direkt vom Staat verwaltet. Die Nutzung des Autos wurde gefördert und ausgebaut, da es als Zeichen der Modernität galt. Es wurden grosse Infrastrukturbauten errichtet, insbesondere die «Périphérique», die Ringautobahn, die Paris noch heute umgibt. Nach einigen gescheiterten Versuchen unter der Regierung von Jacques Chirac (dem ersten gewählten Bürgermeister von Paris) realisierte sein Nachfolger Jean Tiberi Ende der 90er Jahre Veloweg. Das so entstandene Netz war jedoch uneinheitlich und von unterschiedlicher Qualität. Es folgten die beiden Amtszeiten von Bertrand Delanoë, dem ersten Bürgermeister von Paris, der dem «Parti socialiste» angehörte. Während seiner Amtszeit

wurden vor allem Busfahrspuren und Velowege ausgebaut. Die Veloinfrastruktur war aber noch zerstückelt. 2007 wurde das Veloverleihsystem Vélib eingeführt, das in den folgenden Jahren sehr erfolgreich wurde.

Ab 2014 und mit der Amtsübernahme von Anne Hidalgo und ihren Stellvertretern Christophe Najdovski und David Belliard hat die Entwicklung des Veloverkehrs einen Gang zugelegt. Erstmals wurde der Wunsch geäussert, das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel anzuerkennen und ein zusammenhängendes, qualitativ hochwertiges sowie hierarchisch aufgebautes Velowegnetz zu schaffen. Ausserdem wurde ein Budget für den Ausbau der Veloverkehrsinfrastruktur verabschiedet. Dieser Ausbau wird heute als Erfolg angesehen. Was waren die Schlüsselfaktoren dafür?

DIE KONTINUITÄT

Wie bei anderen Verkehrsmitteln gilt auch beim Velo: Je ausgedehnter und dichter ein Netz ist, desto höher ist seine Attraktivität und desto mehr Personen nutzen es. Daher wird das



Abb. 1: Veloweg aus den späten 90er Jahren (Foto: Stadt Paris)

Netz vom Zentrum in Richtung Peripherie ausgebaut, wobei die Schliessung der bestehenden Lücken im Netz und die Anknüpfung an bereits vorhandene Netze Vorrang haben.

Parallel dazu wurde eine klare Vorstellung über die langfristig angestrebte Ausgestaltung des Netzes entwickelt, insbesondere hinsichtlich der vollständigen Abdeckung des gesamten Gebiets. So wurden Lücken zwischen zwei bestehenden Velowegen, wie auf der untenstehenden Karte im Süden von Paris (blaue Achse) zu sehen, vorrangig behandelt und erst später andernorts vollständige Achsen geschaffen.

DAS TEMPO DER UMSETZUNG

Der aktuelle Erfolg der Pariser Velopolitik zeigt sich einerseits an der Länge des Velowegnetzes und andererseits an der grossen und stetig wachsenden Zahl von Velofahrenden, die täglich auf den Strassen von Paris unterwegs sind. Zudem werden diese Velofahrenden andere Menschen zum Mitmachen motivieren und sich zunehmend an ihre politischen Vertretungen wenden, um bessere Bedingungen für den Veloverkehr zu fordern. Gleichzeitig wird dadurch deutlich, dass Investitionen in die Veloinfrastruktur Wirkung zeigen und sich lohnen. Mehr noch als die Velowege sind es nämlich die Velofahrenden, welche die Wirkung der städtischen Velopolitik demonstrieren.

Es gilt also, kurzfristig und insbesondere während einer Amtszeit möglichst viele Menschen vom Velo zu überzeugen. Je schneller es gelingt, das Netz auszubauen, desto grösser ist die Wahrscheinlichkeit, dass eine grosse Zahl von Menschen erreicht wird.

Schnelles Handeln im öffentlichen Bauwesen setzt voraus, dass man die operativen Umsetzungsprozesse beherrscht, Zeitpotenziale identifiziert und generell eine grosse Risikobereitschaft mitbringt. Ein konservativer Ansatz, der alle Risiken aus-

schliessen will, führt nicht zum Ziel. Der Ablauf unserer Projekte zeigt, dass die Vorstudien vor der Validierung des Programms, also vor der Festlegung des Velowegtyps, gestartet wurden. Dadurch entstand das Risiko, dass die entsprechenden Studien ohne Nutzen durchgeführt und finanziert würden. Anschliessend wurden die weiterführenden Studien in verschiedene Teilbereiche gegliedert, um mit einzelnen, in Pakete zusammengefassten Arbeiten früher starten zu können. Dieses Beispiel macht deutlich, dass die Bauarbeiten für Abschnitt 1 bereits liefen, bevor die Studien zu Abschnitt 2, und sogar für Abschnitt 1, abgeschlossen waren. Wir gingen also das Risiko ein, bei den Arbeiten Fehler zu machen und sie korrigieren zu müssen.

Zudem wurden die Materialbestellungen, etwa Granitbordsteine und Trennstreifen für die Fahrbahn, bereits vor Abschluss der Studien ausgelöst, mit dem Risiko, falsche oder unpassende Elemente zu beschaffen. Die Vielzahl dieser auf Tempo in der Umsetzung ausgerichteten Entscheidungen bei den Bauarbeiten ermöglichte es, die Projekte in rund der Hälfte der üblichen Realisierungszeit abzuschliessen.

DIE QUALITÄT DER INFRASTRUKTUR

Personen, die noch nicht Velo fahren, werden nur dann auf das Velo steigen, wenn sie sich sicher fühlen. Das bedeutet, dass die Infrastruktur für die Menschen konzipiert werden muss, die vom Velofahren überzeugt werden sollen. Bei der Planung der Infrastruktur muss daher besonders auf die Sicherheit geachtet werden.

Von zentraler Bedeutung sind baulich abgetrennte und ausreichend breite Velowege und sichere Kreuzungen. Mit dem raschen Errichten von Velowegen, die ungenügende Sicherheit vermitteln, wird eine geringe Nutzung und somit das Scheitern der Velopolitik riskiert.

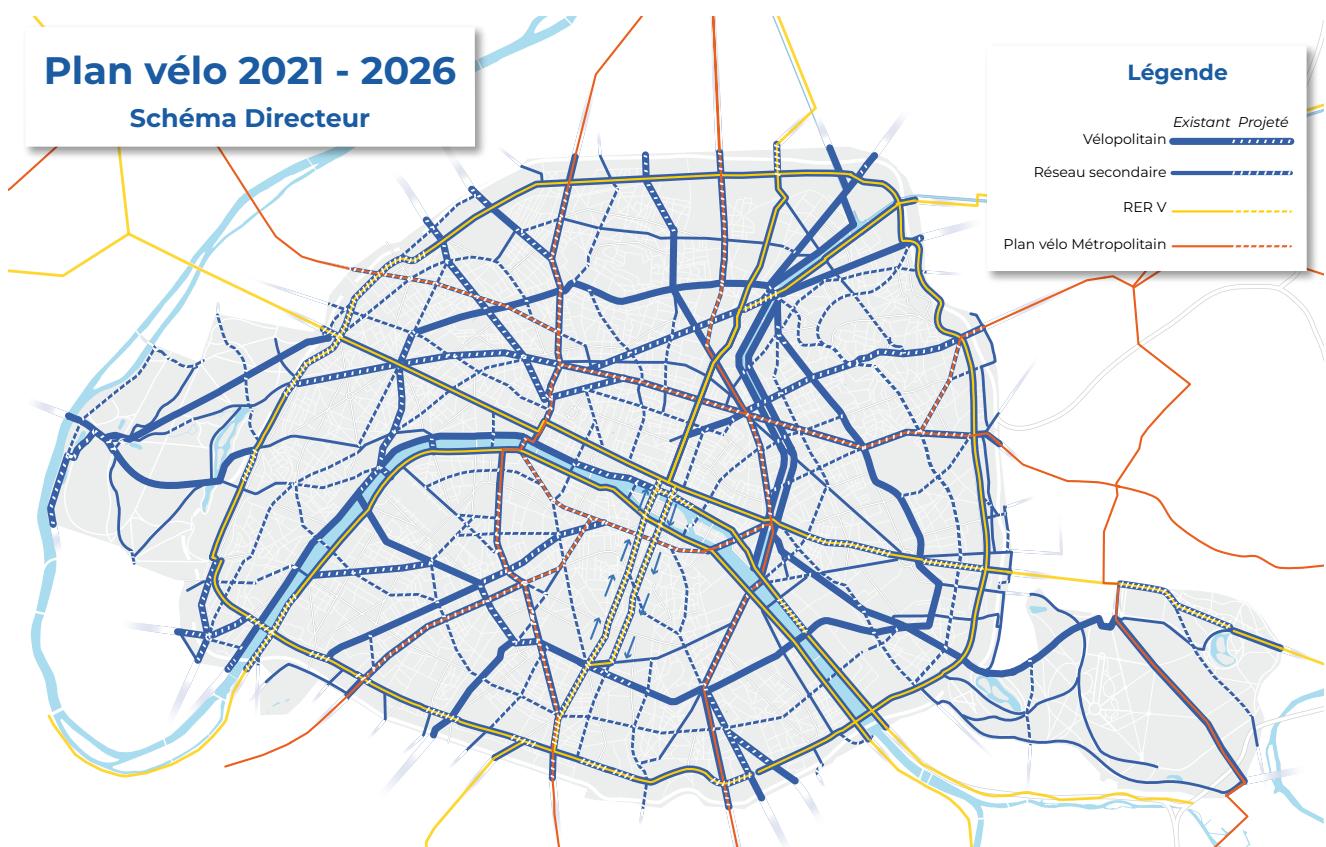


Abb. 2: Masterplan für das zu entwickelnde Veloinfrastrukturnetz (Grafik: Stadt Paris)

Der nötige Platz für Velowege ist manchmal leicht zu finden: Da für einen Veloweg oft eine Fahrspur aufgehoben werden muss, kann dieser Raum für den Veloweg genutzt werden. Es kann sogar noch weitergehen: Wenn wir über die Breite der Velowege nachdenken, sollten wir auch die Breite der MIV-Fahrspuren hinterfragen. Diese Fahrspuren sollten im Hinblick auf die angestrebte Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge (auf den meisten Strassen in Paris Tempo 30) möglichst schmal sein.

Eine für den Veloverkehr gute Gestaltung von Kreuzungen erfordert umfangreiches Fachwissen, das in Frankreich heute nur selten vorhanden ist und vor einigen Jahren noch gar nicht existierte. Daher ist es notwendig, von den führenden Velo-Ländern wie den Niederlanden oder Dänemark zu lernen und – über die Landesgrenzen hinaus – für neue Entwicklungen offen zu sein, um das Wissen kontinuierlich zu erweitern.

DIE ORGANISATION

Erfahrungsgemäss sind für eine erfolgreiche Veloverkehrspolitik drei Elemente erforderlich: die gewählten Politiker:innen oder die politische Macht, eine Verbandslobby, die in der Lage ist, ihre Stimme zu erheben, und eine effiziente öffentliche Verwaltung.

Die Rolle der gewählten Politiker:innen und des politischen Willens wird oft beschrieben und soll hier nicht weiter erörtert werden. Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass die Aktionen der Bevölkerung und der Verbände, die sich für (oder gegen) das Velo einsetzen, Auswirkungen auf die Entscheidungen der Politiker:innen haben.

Für die Veloverbände ist es wichtig, dass sie sich in die öffentliche Debatte einbringen (in öffentlichen Versammlungen, in den Medien, durch Aktionen) und dabei konstruktiv und gleichzeitig entschlossen für die rasche Entwicklung einer hochwertigen und sicheren Veloinfrastruktur eintreten. Dabei

darf die Infrastrukturqualität nicht anhand der Bedürfnisse und Empfindungen der Verbandsmitglieder (die bereits Velo fahren) beurteilt werden, sondern anhand festzulegender Standards.

In Paris beispielsweise hatte der Verein Paris en Selle eine Website entwickelt, auf welcher der Fortschritt des «Plan vélo 2015–2020» verfolgt und die Qualität der realisierten Infrastruktur bewertet wurde. An einer Pressekonferenz des Vereins Ende 2017 wurden die Verzögerungen beim Plan vélo öffentlich thematisiert. Das hat wesentlich zur Umstrukturierung der zuständigen Verwaltung beigetragen und zur Schaffung einer eigenen Abteilung für die Umsetzung des Plan vélo geführt.

Auf Seiten der öffentlichen Verwaltung muss die Organisation der Dienststellen die Umsetzung der politischen Ziele ermöglichen. Es kommt vor, dass bestimmte Velovorhaben, die von den gewählten Politiker:innen als vorrangig eingestuft werden, von ein oder zwei Verwaltungsmitarbeitenden ohne die erforderlichen Entscheidungskompetenzen umgesetzt werden sollen. Darüber hinaus sind viele der genannten Kriterien eher von der Verwaltung als von den politischen Entscheidungsträger:innen abhängig: Die zeitliche Optimierung interner Abläufe, die effiziente Organisation öffentlicher Ausschreibungen sowie die Überwachung der Projektplanung und -umsetzung gehören in erster Linie zu den Aufgaben der Verwaltung. Diese Aufgaben beziehen sich auch nicht spezifisch auf Velowegprojekte. Es zeigt sich, dass umfassende theoretische Kenntnisse der Veloplanung allein nicht genügen. Die praktische Fähigkeit, öffentliche Bauvorhaben im Wert von mehreren zehn Millionen Euro in kürzester Zeit zu realisieren, ist für das Gelingen ebenfalls entscheidend und erfordert eine gewisse Erfahrung.

In Paris wurde ein gutes Team zusammengesetzt und ein Kreis erfahrener Dienstleistungsunternehmungen und Lieferfirmen etabliert. Diese erhalten im Rahmen spezifisch konzipierter öffentlicher Ausschreibungsverfahren den Auftrag, eine qualita-



Abb. 3: Beispiel für eine geschützte Kreuzung (Foto: Stadt Paris)

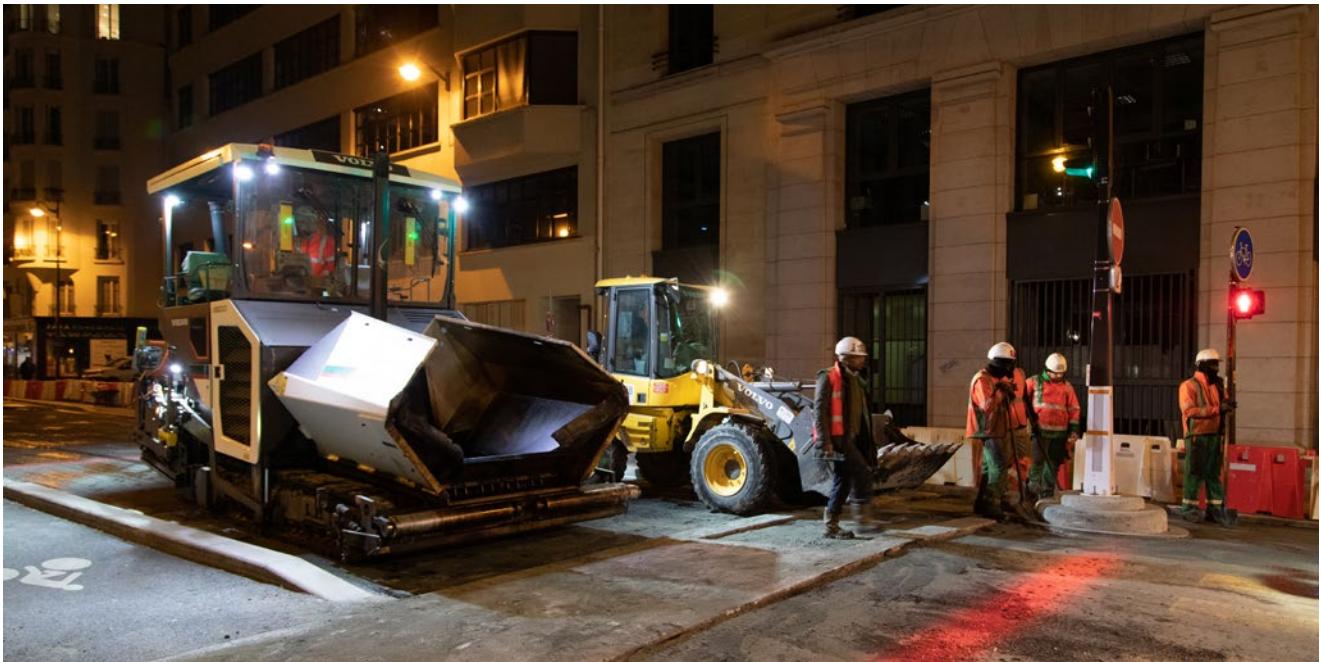


Abb. 4: Ein Veloweg ist zu Beginn in erster Linie eine öffentliche Baustelle. (Foto: Stadt Paris)

tiv hochwertige und sehr schnelle Planung und Realisierung der Veloinfrastruktur sicherzustellen.

NEUE REKORDZAHLEN, NEUES MITEINANDER

Das Ziel in Paris lautet: So schnell wie möglich das Velowegnetz mit einer hochwertigen, sicheren und attraktiven Infrastruktur ausbauen, um in kürzester Zeit (und wenn möglich vor Ablauf der Amtszeit) möglichst viele Menschen vom Velo zu überzeugen. Mit der Unterstützung der gewählten Politiker:innen, einer guten Organisation und einer angemessenen Teamgrösse ist es gelungen, viele Kilometer Velowege zu realisieren. Der Veloanteil nimmt zu und erreichte im September 2025 neue Rekordzahlen

(z. B. 25'000 Velofahrende an einem Tag auf dem Veloweg Sébastopol). Der starke Anstieg der Zahl der Velofahrenden bringt aber auch Herausforderungen mit sich, insbesondere in Bezug auf das neue Miteinander mit dem Fussverkehr. Eine engere Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei im Vorfeld hätte möglicherweise zu einer besseren Integration des Veloverkehrs in den öffentlichen Raum beigetragen. Dies ist ein Thema, an dem in den kommenden Jahren gearbeitet werden muss.

Sie finden das gefilmte Referat von Charlotte Guth sowie ein Interview mit ihr unter www.velokonferenz.ch/fr/manifestations/journee-technique/j2025f



Abb. 5: Velofahrende im Alltag – sie stehen im Fokus unserer Verkehrspolitik. (Foto: Stadt Paris)

WINTERTHUR BEWEGT – VELOMASSNAHMEN MIT RÜCKEN- UND GEGENWIND

HERBERT ELSENER, LEITER MOBILITÄT, TIEFBAUAMT DER STADT WINTERTHUR

Wer grosse Würfe wie die Winterthurer Velorouten oder den Masterplan Stadtraum Bahnhof auf die Strasse bringen will, braucht Mut und Überzeugungskraft. Und manchmal eine gute Portion Pragmatismus, um mehrheitsfähige Lösungen für Sofortmassnahmen zu finden.

Winterthur gilt als die «ländlichste Grossstadt» der Schweiz – und als Vorreiterin beim Veloverkehr. Heute besitzen in Winterthur 8 von 10 Haushalten mindestens ein Velo, das ist ein Spitzenwert. Was mit den Arbeitswegen der Industrieangestellten von Sulzer, Rieter und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik begann, wurde vor über 40 Jahren zur Strategie: Seither wird der Veloverkehr konsequent gefördert.

GANZHEITLICHE STRATEGIE FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE

Winterthur will bis 2040 klimaneutral werden und die Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Stadt befriedigen. Die räumliche Entwicklungsperspektive 2040 und der neue kommunale Richtplan setzen deshalb deutlich stärker auf flächeneffiziente, nachhaltige Verkehrsmittel. Der Anteil des Veloverkehrs soll sich von 12 % auf 25 % verdoppeln und derjenige des MIV sich

mehr als halbieren. Ein zentraler Pfeiler ist das «Zielbild Temporegime», das auch dem Velo zugute kommt: Auf den meisten Hauptverkehrsachsen gilt künftig Tempo 30. Der Grossteil der im Zielbild 2025 vorgesehenen T30-Abschnitte ist bereits rechtskräftig, Anfang 2026 werden sie rund um die Altstadt grossräumig umgesetzt.

KOMBINIERTE MOBILITÄT – MASTERPLAN STADTRAUM BAHNHOF

Ein Leuchtturm der Veloförderung ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und die Aufwertung der Stadträume rund um den Bahnhof Winterthur. Schon heute wird er täglich von rund 120'000 Personen genutzt, bis 2050 sollen es bis zu 200'000 sein. Um viele von ihnen für das Velo zu gewinnen, wird die Veloinfrastruktur gezielt ausgebaut. Bis 2030 entstehen rund 7'200 Veloabstellplätze in einem Mix aus zentralen, kostenpflichtigen Velostationen und kostenlosen Veloparkings. Dabei nutzt Winterthur Gelegenheiten und stimmt öffentliche und private Planung aufeinander ab: Der Umbau einer AXA-Liegenschaft in der Nähe des Bahnhofs ermöglicht die Realisierung eines neuen Veloparkings mit 750 Plätzen. Ein weiterer Meilenstein ist die 2021 eröffnete Veloquerung Nord mit direktem Zugang zur Velostation Rudolfstrasse. Sie verbindet die



Abb. 1: Rennweg, Pilotprojekt mit rotem Belag, Teil der Veloroute Wülflingen (Foto: Stadt Winterthur, 2024)



Abb. 2: Zielbild Velo aus «Räumliche Entwicklungsperspektive Winterthur 2040» (Grafik: Berchtoldkrass/Urban Catalyst, 2021)

beiden Bahnhofseiten komfortabel und sicher miteinander und zählte 2024 bereits über eine Million Durchfahrten.

WINTERTHURER VELOROUTEN – MIT PRAGMATISCHEN LÖSUNGEN ZUM ZIEL KOMMEN

Mit den sechs geplanten Velorouten, die sich durch rote Beläge und Markierungen abheben, sollen die Aussenquartiere und Nachbargemeinden besser ans Stadtzentrum angebunden werden. Der geplante «Rote Teppich» soll die Velofahrenden im Alter von 8 bis 80 Jahren möglichst unterbruchsfrei, vortrittsberechtigt und auf Strassen mit wenig Autoverkehr direkt ins Stadtzentrum führen. Damit werden auch Personen angesprochen, die ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis haben und das Velo bislang nicht nutzen. Doch gute Infrastruktur braucht Akzeptanz. Und wo sich Velo- und Fussverkehr den Raum teilen, werden Ängste und Widerstände ausgelöst. Während die Route Töss dank Begleitmassnahmen wie Plakatkampagnen im Umfeld von Schulen umgesetzt werden konnte, wurde die Veloroute entlang des Mattenbachs aufgrund zahlreicher Einwendungen gestoppt. Nun steht zur Diskussion, mit einer Richtplananpassung einen Schritt zurück zu machen, um eine umsetzbare Lösung mit geringerem Konfliktpotenzial zu finden. Um weitere Routen nicht auf Jahre hinaus zu verzögern, werden pragmatische Lösungen gesucht. So wurde bei der mittlerweile rechtskräftigen Veloroute Oberwinterthur mit der Quartierbevölkerung ein Kompromiss gefunden, der auf der Beibehaltung einiger Seitwärtsparkplätze beruht. So kann die Umsetzung 2026 erfolgen.

SCHWACHSTELLEN BEHEBEN UND CHANCEN IM BESTAND PACKEN

Auch kleinere Sofortmassnahmen verbessern die Veloinfrastruktur deutlich. Auf Basis der Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr werden diese gezielt geplant. Ein Beispiel ist die Veloführung in engen Querschnitten wie der Schaffhauserstrasse, einer kantonalen Achse mit rund 8'000 Fahrzeugen pro Tag. Dort kam es im Bereich zweier Engstellen bei Fussgängerquerungen wiederholt zu heiklen Situationen zwischen Velo und Autos. Mit Sofortmassnahmen und begleitendem Monitoring wurden die Engstellen entschärft. Es zeigte sich: 1.50 m breite Velostreifen und 2.25 m breite MIV-Spuren funktionieren, wenn früh Leitlinien, rote Markierungen bei der Engstelle und

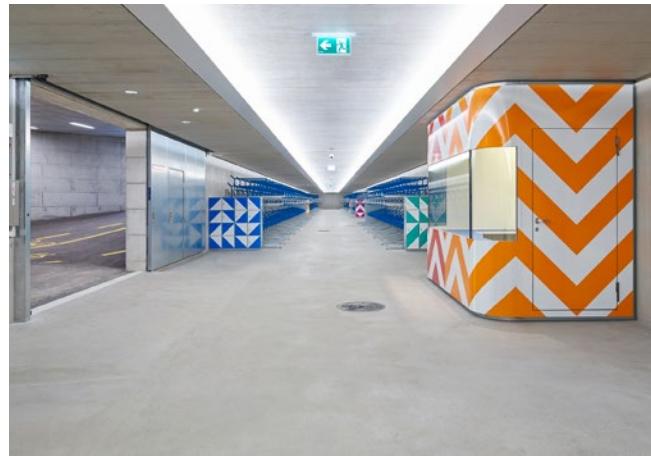


Abb. 3: Velostation Rudolfstrasse mit Blick in die Veloquerung Nord am Bahnhof Winterthur (Foto: Luca Zanier, 2021)

ein Fluchtraum angeboten werden. Die Leitlinien bewirken, dass innerhalb der eigenen Spur mittig gefahren wird, womit eine seitliche Fahrzeugbewegung in der Engstelle verhindert wird und der Velostreifen frei bleibt. Die Konflikte reduzierten sich dadurch bezüglich Anzahl und Gefährdung deutlich.

Winterthur versucht auch, Chancen zu erkennen und geschickt zu nutzen: Zum Beispiel, indem bei LSA-Sanierungen Velostreifen und Querungshilfen ergänzt oder Velomarkierungen optimiert werden. So lassen sich kritische Lücken schliessen und das Angebot im Bestand attraktiver gestalten.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Veloförderung als geeignetes Mittel der Verkehrsplanung in Winterthur breit akzeptiert ist und in der Bevölkerung grossen Rückhalt geniesst. Wo es auf Grund von gegenläufigen (Partikular-) Interessen zu Konflikten kommen kann, ist es hilfreich, sich auf politisch abgestützte Strategien und Konzepte berufen zu können. Parallel zu den grossen «Vorzeigeprojekten» können häufig auch mit weniger aufwändigen Sofortmassnahmen und pragmatischen Lösungsansätzen im Bestand für den Veloverkehr wichtige Verbesserungen erreicht werden.



Abb. 4: Querungsstelle Schaffhauserstrasse (Foto: B+S AG, 2024)

«FUSS VELO KÖNIZ» – REZEPT FÜR EINE GANZHEITLICHE VELOFÖRDERUNG

TANJA HUG, LEITERIN PROGRAMM «FUSS VELO KÖNIZ», GEMEINDE KÖNIZ

Das Programm «Fuss Velo Köniz» ist ein erfolgreiches Beispiel für eine ganzheitliche Veloförderung in einer Gemeinde – nebst der Infrastruktur wird auf Dienstleistungs- und Förderangebote fokussiert¹. Es ist Knochenarbeit, doch der Erfolg belohnt die Mühen: Die Velozahlen in Köniz steigen.

2014 lehnte das Könizer Stimmvolk die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb ab. So fehlte weiterhin eine Lösung für den Umgang mit dem zunehmenden Verkehr in der Region. Inspiredt durch die Velo-Offensive der Stadt Bern hat der Könizer Gemeinderat im Herbst 2016 das Förderprogramm «Fuss Velo Köniz» initiiert. Das Ziel: den Veloanteil in Köniz erhöhen und das Umfeld für den Fuss- und Veloverkehr verbessern.

GUT INVESTIERTES GELD MIT GROSSER WIRKUNG

Im März 2019 wurde das Programm «Fuss Velo Köniz» vom Parlament beschlossen, mit einem Budget von 1.5 Millionen Franken für die kommenden fünf Jahre. Der bürgerliche Direktionsvorsteher konnte sein Parteikollegium überzeugen, dass Fuss- und Veloverkehr kostengünstig ist, dass er den ÖV und die Strassen entlastet und auch mit kleinen Massnahmen viel erreicht werden kann.

Der Veloverkehr sollte zudem nicht zu Lasten des Fussverkehrs gefördert werden. Und das Parlament betonte, das Geld solle nicht in «grossartige Kommunikationskampagnen, welche viel Geld kosten»² investiert werden.

1 Die Rede ist auch von sozialer Veloinfrastruktur; siehe dazu Infobulletins 2/24 und 2/22.

2 Zitat FDP-Parlamentarierin Erika Kobel siehe: Protokoll zum Geschäft im Parlament vom 18.03.2019



Abb. 1: Ins Programm gestartet mit Verbesserungen für den Fussverkehr: Die blauen Sitzbänke machten das Förderprogramm rasch sichtbar.
(Foto: Gemeinde Köniz)

FÜNF PUNKTE ZUM ERFOLG

Rückblickend lassen sich die Erfolgsfaktoren wie folgt zusammenfassen:

1. RESSOURCEN BEREITSTELLEN

Ohne Ressourcen kein Programm. Nebst finanziellen Mitteln braucht es personelle Ressourcen: Projektleitende, die (Infrastruktur-)Projekte umsetzen können. Und es braucht eine Person, die sich um das Programm kümmert, ihm ein Gesicht gibt, Projekte anstösst und umsetzt, andere Personen einbindet und vernetzt.

2. SICHTBAR WERDEN

Früh wurde die Marke «Fuss Velo Köniz» realisiert, um die Massnahmen des Programms in der Öffentlichkeit als Output des Programms zu kennzeichnen. So wurden beispielsweise blaue Sitzbänke installiert, die das Programm sichtbar und den Nutzen klar machen. Projekte wie der VELOguide und die Fussweganalyse Niederscherli³ haben wir mit Könizer:innen erarbeitet. Der partizipative Ansatz hat ebenfalls dabei unterstützt, dass das Förderprogramm sichtbar wurde – und auf Sympathie gestossen ist.

3. SYNERGIEN NUTZEN UND NETZWERK AUFBAUEN

Synergien zu nutzen ist ein wichtiger Aspekt des Programms. So verhalf «Fuss Velo Köniz» bestehenden Angeboten wie beispielsweise Bike2school zum Durchbruch: Die Zahl der teilnehmenden Klassen bei Bike2school konnte von keine bis eine auf durchschnittlich 16 Klassen pro Jahr gesteigert werden! Auch ein gutes Netzwerk innerhalb der Verwaltung sowie mit externen Stakeholdern war und ist entscheidend für den Erfolg. So werden beispielsweise Velochecks an Schulen oder für Mitarbeitende der Gemeinde von lokalen Velofachgeschäften durchgeführt. Ein weiterer Pluspunkt des Netzwerks: «Fuss Velo Köniz» ist inzwischen bekannt und regt zu neuen Ideen an. So haben wir auf Initiative der Tagesschulleiterin für die Schule Spiegel ein Lastenvelo angeschafft.

4. AUF KINDER UND JUGENDLICHE FOKUSSIEREN

«You can't teach an old dog new tricks.»⁴ Wenn wir Kinder und Jugendliche (wieder) fürs Velo oder Unterwegssein zu

3 Pilotprojekt Partizipative Fussweganalyse Niederscherli
(siehe fussvelokoniz.ch/fussweganalyse)

4 Frei übersetzt: «Was Hänschen nicht lernt, lernt Hans nimmermehr».



Abb. 2: Programmleiterin Tanja Hug (rechts) mit Vertreter:innen der Kirchgemeinde Köniz, auf deren Initiative eine Velopumpe in Niederscherli aufgestellt wurde. (Foto: Gemeinde Köniz)

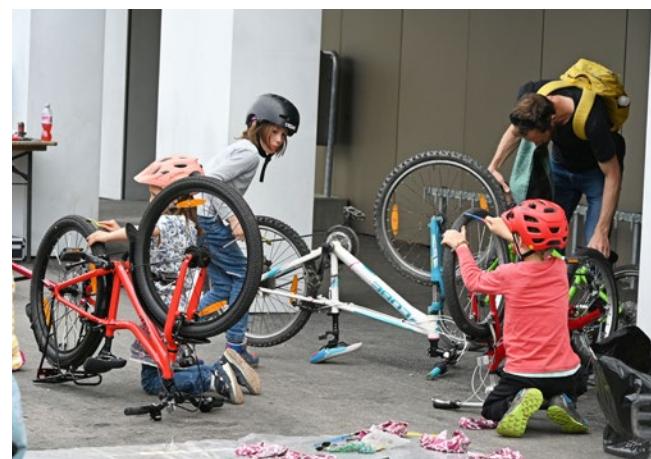


Abb. 3: Auf Initiative von Elternräten werden mit Unterstützung der Verwaltung Velo-Halbtage organisiert. «Fuss Velo Köniz» übernimmt dabei die Kosten für einen Velocheck und ein Zvieri. Durchgeführt werden die Velochecks von lokalen Veloafachgeschäften. (Foto: Gemeinde Köniz)

Fuss begeistern und sie merken, wie praktisch diese Arten der Fortbewegung sind, dann sind die Chancen gross, dass sie auch als Erwachsene nachhaltig mobil sein werden. Mit der Toolbox⁵ für mehr Fuss- und Veloverkehr an Schulen bringen wir bewährte und neue Angebote an die Schulen. Dazu gehören der Besuch des Verkehrsgartens oder das «Rundum-Package» für Lehrpersonen, mit dem wir sie bei Veloausflügen unterstützen.

5. MIT PILOTPROJEKTEN ARBEITEN

Im Programm «Fuss Velo Köniz» gibt es viele Pilotprojekte. Sie erlauben ein rasches Loslegen und eine entsprechend rasche Sichtbarkeit. Mit einem Pilotprojekt lässt sich vieles ausprobieren und gegebenenfalls anpassen. Ein Beispiel dafür sind die Massnahmen bei der Schule Blindenmoos in Schlieren zur Lenkung von Elterntaxis⁶.

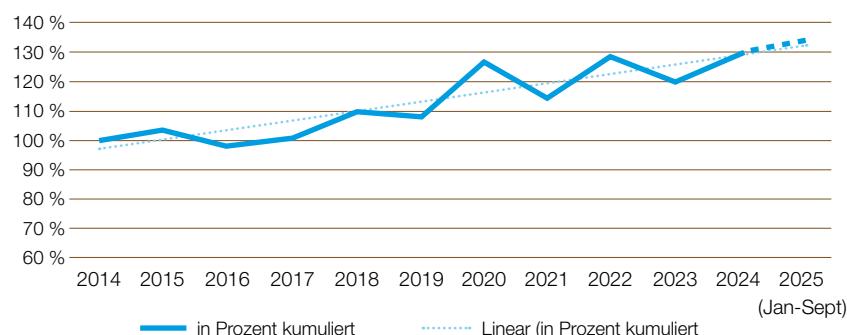
RÜSTEN, RÜHREN UND GENIESSEN

Der Weg bis zum Kreditbeschluss und die Anfangsjahre des Programms bedeuteten Knochenarbeit (oder um beim Bild des Rezepts zu bleiben: rüsten und köcheln). Infrastrukturprojekte wurden vorangetrieben, viel Zeit in Gespräche und Netzwerken investiert und dabei auch Vertrauen aufgebaut. Und wie beim Kochen muss man dranbleiben: Die Programmleiterin ging und geht regelmässig bei den Schulen und Elternräten vorbei und stellt die Toolbox vor.

5 Mehr Infos zu diesem Projekt siehe www.fussveloköniz.ch/toolbox

6 Siehe www.fussveloköniz.ch/elterntaxi

Abb. 4: Die Mühe lohnt sich: Die Velozahlen in Köniz steigen. Dargestellt ist die Entwicklung des Veloverkehrs an vier Querschnitten in der Gemeinde Köniz seit 2014. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist in Prozent kumuliert. Die Zunahme seit dem Referenzjahr 2019 (vor Programmbeginn) beträgt rund 10 %. (Grafik: Gemeinde Köniz)



JEDES KIND IN KÖNIZ KANN VELO FAHREN!

Für die kommenden Jahre bleibt der Programmokus auf die Veloförderung an Schulen gerichtet. Das Ziel: Jedes Kind in Köniz kann Velo fahren! Der weitere Ausbau der Infrastruktur zu einem durchgängigen Netz an Wegen, die den «Laura-Test» (Erklärung siehe Seite 13) bestehen sowie eine nachhaltige Mobilität der Gemeindemitarbeitenden sind weitere Schwerpunkte.

KURZPORTRÄT GEMEINDE KÖNIZ

Politische Gemeinde angrenzend an die Stadt Bern – rund 44'000 Einwohner:innen – 51 Quadratkilometer Fläche – 12 Ortsteile mit sowohl städtischen wie auch ländlichen Gebieten – Gemeinderat (Exekutive) und Gemeindeparkament (Legislative) politisch vielfältig und ausgewogen



www.fussveloköniz.ch

Auf der Website zum Förderprogramm sind alle Projekte, Massnahmen und Angebote zu finden.

VELOWEGGESETZ – EINE ÜBERSICHT

MARTIN URWYLER, BEREICHSLEITER LANGSAMVERKEHR UND HISTORISCHE VERKEHRSWEGE, ASTRA

Das Veloweggesetz trat vor drei Jahren in Kraft. Zur gleichen Zeit wurde die Idee der Roadmap Velo lanciert. Die entsprechende Website ist seit gut einem Jahr online. Was hat die Roadmap Velo mit dem Veloweggesetz, dem Begriff «System Velo» und dem Veloforum zu tun? Welche Wirkung zeigt die Roadmap Velo?

Nach der Erarbeitung des Veloweggesetzes überlegten wir auf Bundesebene, wie wir die Umsetzung unterstützen könnten. Gegenstand der Diskussion war eine nationale Velostrategie. Wir stellten jedoch fest, dass die Möglichkeiten seitens Bund aufgrund der gesetzlichen Grundlagen beschränkt sind. Es ist daher wichtig, weitere Organisationen einzubeziehen. Zudem wollen wir ein agileres Instrument, das sich laufend weiter entwickeln lässt und auf Gegebenheiten sowie Chancen reagieren kann. Die Roadmap Velo basiert jedoch auf einer klassischen strategischen Struktur mit Vision, Zieldefinition, Massnahmenfeldern und Massnahmen.

EIN EINZIGES ZIEL, DAS VIELE EINSCHLIESST

Das Ziel ist die Verdopplung der gefahrenen Wege und Kilometer bis 2035. Ursprünglich hatten wir viele Ziele formuliert, z. B. im Bereich der Verkehrssicherheit. Die Fokussierung auf ein Ziel erfolgte sehr bewusst, denn um dieses formulierte Ziel zu erreichen, braucht es das ganze Spektrum an Massnahmen. Anders gesagt: Die Verdopplung der gefahrenen Wege und Kilometer impliziert alle anderen Zielsetzungen.



Abb. 1: Zielsetzung der Roadmap Velo (Grafik: Bundesamt für Straßen ASTRA)

Es geht darum, Bestehendes, Neues und sich in Entwicklung Befindendes als Teil des «Systems Velo» zu verstehen, miteinander zu verbinden und in Kontext zu setzen, um eine grössere Wirkung zu erzielen. Wenn die Kantone ihre geplanten Veloweg-

netze umsetzen, braucht es Mehrheiten. Gelder müssen gesprochen werden, der politische Wille muss vorhanden sein.

Natürlich braucht es neben der Website auch ein Gefäss, um die Ideen der Roadmap Velo zu vermitteln, diese zu diskutieren und zu leben. 2024 wurde daher das erste Veloforum Schweiz durchgeführt. Anders als bei der Fachtagung der Velo-konferenz geht es hier um einen reinen Vernetzungsanlass. Es ist wichtig, dass wir bereit sind, unsere «Bubbles» für einmal zu verlassen, um einen Blick auf das Ganze, das «System Velo» zu bekommen. Das Veloforum Schweiz wird nächstes Jahr zum zweiten Mal durchgeführt, erneut zusammen mit Partnern und Partnerinnen. Am 16. September 2025 fand der Velofo-rum-Abend im Swiss Bike Park statt – ein schönes Beispiel dafür, wie private Organisationen wichtige Beiträge zur Road-map leisten.

KOOPERATIV IN DIE ZUKUNFT

Werden unsere Velos zukünftig mit Computern ausgestattet sein, die es ermöglichen, mit anderen Verkehrsmitteln zu kommunizieren? Sind sie in der Lage, die Verkehrssicherheit auf ein neues Level zu bringen? Solche thematischen Fragen betreffen das «System Velo» d. h. Forschung, Lieferanten, Planerinnen, Händler, Versicherungen usw. Nur wenn wir uns austauschen, können wir das «System Velo» weiterbringen.

Zu den bisherigen positiven Aspekten der Roadmap Velo gehören denn auch die vielen Kooperationen mit und unter den Akteurinnen und Akteuren. Die Website ist eine attraktive Plattform zur Darstellung von Massnahmen. Mit den Ergänzungen «Fachliche Grundlagen» und «Infrastruktur des Monats» gewann sie inhaltlich nochmals an Attraktivität. Die Website ermöglicht es, niederschwellig Informationen zum Veloverkehr zu platzieren. Die Verdopplung des Veloverkehrs als Ziel ist akzeptiert und wird vielfach zitiert (auch von Bundesräten und Bundesrätinnen). Allgemein wird die Roadmap Velo positiv bewertet.

Die Roadmap Velo ist ein agiles Instrument, welches sich laufend weiterentwickelt. Wir haben gerade erst begonnen.

www.roadmapvelo.ch

WENN ES ENG WIRD – VELOFÜHRUNG IN SCHMALEN STRASSENQUERSCHNITTEN

VORSTAND VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Wie lässt sich die Vision einer sicheren, durchgehenden Veloinfrastruktur verwirklichen, wenn Projekte Jahre auf sich warten lassen und der Raum vorderhand zu eng bleibt? Zwischen klaren Standards und pragmatischen Zwischenlösungen zeigt sich: Der Weg zur velofreundlichen Zukunft führt über einen engen Austausch zwischen Forschung und Praxis. Mit den im Folgenden erwähnten Artikeln möchte die Velokonferenz die Diskussion über Lösungsansätze und Abwägungen eröffnen.

Das Veloweggesetz – und die viel zitierte Best Practice der Veloplanung – geben uns klare Ziele vor, wie die zukünftige Veloinfrastruktur zu gestalten ist: Durchgehend, sicher, attraktiv und viel stärker baulich abgetrennt als bis anhin. Mit dem «Laura-Test» liegt eine einfach merkbare Methode zur Qualitätssicherung vor: Nur eine Infrastruktur, auf welcher die fiktive achtjährige Laura sicher und entspannt Velo fahren kann, ist zukunftssicher und geeignet, den Veloanteil substanzial zu erhöhen. Unsere Zielbilder, Strategien und Velostandards müssen sich daran ausrichten.

Doch was ist, wenn das entsprechende Bauprojekt noch Jahre auf sich warten lässt? Oder die bauliche Situation einen Ausbau nach Standards absehbar nicht zulässt? Und gibt es Fälle, in denen eine Lösung mit geringerem Standard vorderhand vielleicht ausreichend ist?

KLARE ZIELE UND WERTVOLLE ZWISCHENSCHRITTE

Die Planungsrealität lehrt uns, dass wir diesen Fragen nicht ausweichen können. Das Podiumsgespräch an der diesjährigen Fachtagung in Luzern zeigte, dass es (noch) keine abschliessenden Antworten darauf gibt.



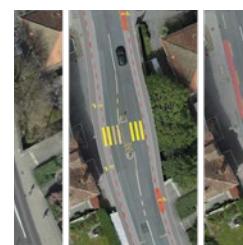
RADBEST, S. 14 und 15



Baden, S. 16



Winterthur, S. 9



Freiburg, S. 17



Einordnung ASTRA, S. 18

Aus Sicht der Forschung kommt eine klare Handlungsempfehlung für mehr Sicherheit: Der motorisierte Verkehr soll Velofahrende immer mit genügend Abstand (mind. 1.50 m) überholen, was durch infrastrukturelle Massnahmen sowie eine rechtliche Regelung zu erreichen sei. Rebecca Hunziker von der Ostschweizer Fachhochschule stellt auf den Seiten 14 und 15 den entsprechenden Werkzeugkasten der Studie RADBEST vor.

Bereits viel diskutiert wurde der Ansatz der Kernfahrbahnen. Eine Kernfahrbahn mit breiten Velostreifen (1.80 m) und schmalen Kern (2.40) ist in Baden zu einem Projekt mit Vorbildcharakter geworden. Weitere Zutaten: Tempo 30 und eine eher geringe Belastung durch den MIV (S. 16).

In Winterthur (siehe S. 9, Abb.4) und in Freiburg (S. 17) wurden durchgehende Velostreifen bei Mittelinseln markiert, bei gleichzeitig schmaler Restfahrbahnbreite für den motorisierten Verkehr. Ähnlich wie bei den Kernfahrbahnen zeigt sich: Es braucht gewisse Anwendungsvoraussetzungen, damit diese Markierungen zum Gewinn für den Veloverkehr werden. Auf diese Voraussetzungen weist auch Urs Walter in seinem Beitrag hin (S. 18).

Ein japanisches Sprichwort sagt: «Handeln ohne Vision ist ein Alptraum. Vision ohne Handlung ist ein Tagtraum.» Die Velokonferenz Schweiz ist überzeugt, dass es beides braucht: einen klaren Kompass mit den richtigen Standards und Städte und Gemeinden, die vorwärts machen, und dabei auch Neues ausprobieren, wichtige Erkenntnisse daraus gewinnen und das «System Velo» so stetig weiter optimieren.

Mehr Informationen zum Thema:

Webinar schmale Kernfahrbahnen:

www.velokonferenz.ch/de/veranstaltungen/webinare/w2023-1

RADBEST – ERGEBNISSE DES FORSCHUNGSPROJEKTS

REBECCA HUNZIKER, WISSENSCHAFTLICHE MITARBEITERIN, OST – OST SCHWEIZER FACHHOCHSCHULE

Im länderübergreifenden Forschungsprojekt RADBEST wurde untersucht, wie Lücken im Veloverkehrsnetz geschlossen werden können. Die erarbeiteten Lösungsansätze zeigen auf, wie Velofahren auf Hauptstrassen bei begrenzten Verhältnissen sicherer und komfortabler gestaltet werden kann.

Die angestrebten hohen Veloverkehrsanteile in Städten und Gemeinden erfordern ein durchgängiges, qualitativ hochwertiges Veloverkehrsnetz. Die Strassenquerschnitte auf Hauptstrassen sind jedoch nicht immer ausreichend breit, um optimale und richtlinienkonforme Veloverkehrsanlagen zu errichten. Mangels geeigneter Ausweichrouten verbleiben oftmals genau diese Netzelemente als Lücken im Veloverkehrsnetz.

ERHEBUNG UND VERGLEICH MÖGLICHER LÖSUNGSANSÄTZE

Im Projekt RADBEST wurden Regelwerke und wissenschaftliche Studien analysiert sowie Fachpersonen befragt, um den Status Quo und Best-Practice-Beispiele zusammenzutragen. Mit unterschiedlichen Erhebungsmethoden wurden Feldstudien in den drei D-A-CH-Ländern durchgeführt. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Ermittlung des Abstandes beim Überholen von Velofahrenden durch Motorfahrzeuge,

weil dieser als massgebender Parameter für die subjektive Sicherheit und den Komfort der Velofahrenden identifiziert wurde. Insgesamt wurden mehr als 7'000 Überholvorgänge auf 22 Teststrecken mit unterschiedlichen verkehrlichen Rahmenbedingungen (Strassenbreite, Art der Veloverkehrsanlage etc.) analysiert. Abb. 2 zeigt die Verteilung der neun Teststrecken in der Schweiz. Aus diesen Ergebnissen lassen sich konkrete Handlungsempfehlungen für die Veloverkehrsführung bei begrenzten Verhältnissen ableiten.

KEINE ODER GROSSZÜGIGE ÜBERHOLMANÖVER ERMÖGLICHEN

Ein zentraler Lösungsansatz besteht darin, durch geeignete Massnahmen dafür zu sorgen, dass Überholvorgänge durch Motorfahrzeuge entweder mit ausreichend grossem Abstand zu Velofahrenden erfolgen oder unterlassen werden. Ein Überholabstand von 1.5 m innerorts wird dabei allgemein als sicher und komfortabel angesehen.

Bei Fahrbahnbreiten zwischen 6.5 m und 9.5 m können unter bestimmten Voraussetzungen (siehe Seite 13) mittels breiterer Velostreifen (Mindestbreite 1.80 m, idealerweise je 2 m) und schmaler Kernfahrbahn grosse Überholabstände gewährleistet werden. Bei Fahrbahnbreiten unter 6.5 m lässt sich diese Lösung nicht umsetzen. Hier wird der «qualifizierte Mischverkehr»



Abb. 1: Begrenzte Verhältnisse auf Hauptstrassen wurden im Forschungsprojekt mittels unterschiedlicher Methoden untersucht (Foto: © Salzburg Research, wildbild).

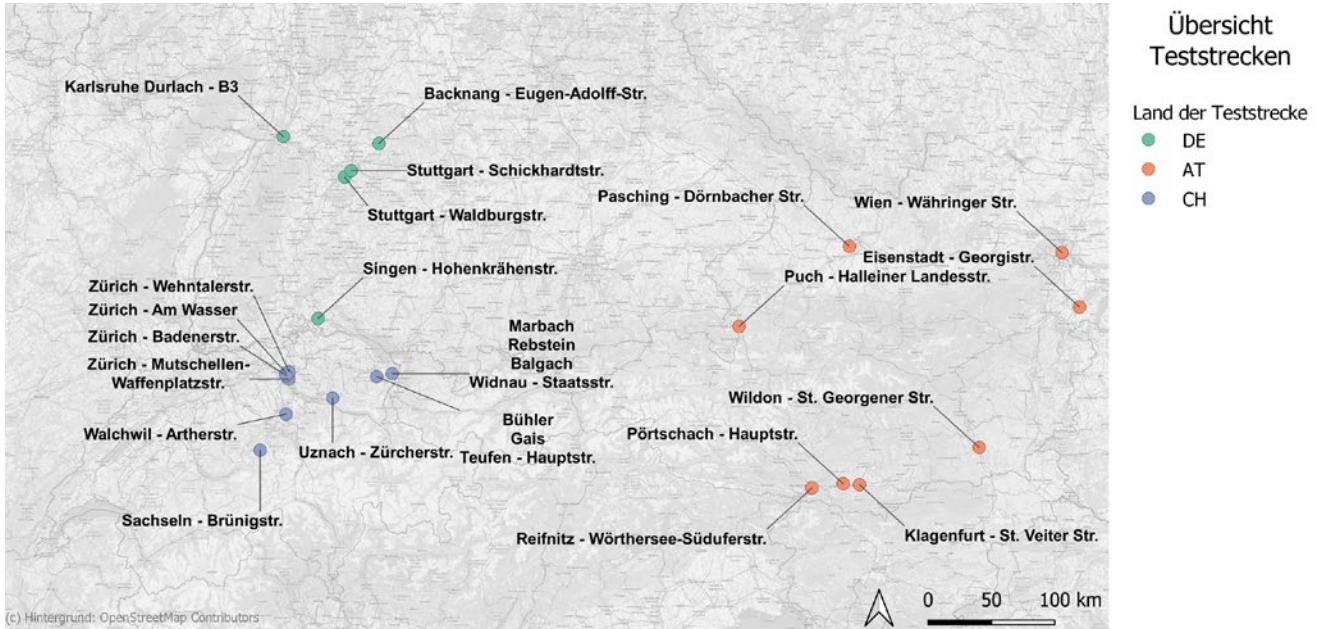


Abb. 2: Übersicht der Schweizer Teststrecken für die Abstandsmessungen in engen Strassenverhältnissen (Grafik: RADBEST)

mit Piktogrammketten / Sharrows und Tempo 30 als Präferenzlösung empfohlen – eventuell ergänzt um ein Überholverbot von Velofahrenden bzw. zusätzliche Markierungen. Mit diesen Massnahmen können die Velofahrenden mehr in die Straßenmitte gelenkt werden, was ein Überholen nur mit ausreichendem Abstand fördern soll. Zudem wird dadurch das Sicherheitsgefühl auf dem Velo verbessert.

ES BRAUCHT INNOVATIVE LÖSUNGEN UND BEWUSSTE ENTSCHEIDUNGEN

Insgesamt zeigt sich, dass es innovativer und neuer Lösungsansätze bedarf, um das Velofahren bei beengten Verhältnissen auf Hauptstrassen für alle Nutzungsgruppen sicherer und attraktiver zu gestalten und damit wichtige Lücken im Veloverkehrsnetz zu schliessen. Denn es braucht gerade auch an Stellen, wo optimale Veloverkehrsanlagen aus Platzgründen nicht

realisierbar sind, möglichst gute Lösungen für die Veloverkehrs-führung. Die erarbeiteten Lösungsansätze bilden eine erste Grundlage für diese Lückenschlüsse in Städten und Gemeinden. Wichtig ist dabei, dass die vorhandenen Lösungsoptionen gegeneinander abgewogen und Entscheidungen bewusst getroffen werden. Zudem besteht weiterer Forschungsbedarf.

Alle Infos zum Projekt und zu den Ergebnissen:

www.ost.ch/de/projekt/mehr-sicherheit-fuer-radfahrende-in-beengten-strassenverhaeltnissen



Abb. 3: Piktogrammketten oder schmale Kernfahrbahnen sind Lösungsansätze bei beengten Verhältnissen auf Hauptstrassen (Grafik: RADBEST).

SCHMAL, SICHER, STADTVERTRÄGLICH – DIE NEUE PARKSTRASSE IN BADEN

JANA BENZ, VERKEHRSPLANERIN STADTENTWICKLUNG, STADT BADEN

Die Parkstrasse in Baden wurde 2024 neugestaltet, mit schmalerer Kernfahrbahn, Tempo 30 und Fokus auf Fuss- und Veloverkehr. Ein Projekt mit Vorbildcharakter.

Die Parkstrasse in Baden stellt eine wichtige Verbindung vom Bahnhof ins historische Bäderquartier dar. Sie verläuft am Rande des Kurparks und erschliesst kulturelle Einrichtungen, ein Wohnquartier, viele Arbeitsplätze und das neue Parkhaus «Bäder». Gemäss Velokonzept (2022) ist die Parkstrasse eine Hauptroute des Veloverkehrs. Sie ist aber auch für den MIV die Hauptzufahrt zu den Thermalbädern und es verkehrt eine Buslinie auf dieser Achse.

STRASSENRAUMGESTALTUNG VON AUSSEN NACH INNEN

Die neue Querschnittsaufteilung folgt dem Idealplan Kurpark (2003) und dem Velokonzept (2022): Verlegung des Trottoirs

mit 2.35 m Breite in den Strassenraum, beidseitig 1.80 m breite Velostreifen. Die Parkplätze wurden aufgehoben und es gilt Tempo 30. Im Dezember 2024 ergab eine Verkehrsmessung auf der Parkstrasse pro Tag rund 2'900 Fahrzeuge, davon 13 % einspurige Fahrzeuge.

Die Verlegung des Trottoirs aus dem Park in den Strassenraum und das Aufheben der Parkplätze führte zu Widerstand und medialer Aufmerksamkeit. Die Verbesserung für den Veloverkehr hingegen blieb fast unbemerkt – obwohl das Risiko für Dooring-Unfälle durch den Wegfall der Längsparkierung eliminiert wurde und mit Tempo 30 und breiten Velostreifen die Veloinfrastruktur überzeugt. Es gab nur wenige Rückmeldungen; diese waren durchwegs positiv, so beispielsweise auf der Plattform «bikeable». Es erfolgt kein Monitoring zur neuen Strassenraumgestaltung; Unfälle wurden nicht registriert. Die Parkstrasse zeigt, wie stadtverträgliche Mobilität auch auf engem Raum gelingt.



Abb. 1: Parkstrasse Blickrichtung Bäder 2017 vor dem Umbau: provisorisch Tempo 30 mit Längsparkierung und Trottoir innerhalb des Kurparks (Foto: Stadt Baden)



Abb. 2: Parkstrasse Blickrichtung Bäderquartier 2025 nach dem Umbau: Tempo 30, zwei Velostreifen je 1.80 m und schmaler Kern 2.40 m, Trottoir am Rande des Kurparks (Foto: Stadt Baden)

FREIBURG – VELOSTREIFEN BEI MITTELINSELN

JULIEN THIRION, WISSENSCHAFTLICHER MITARBEITER, PROJEKTLTEITER MOBILITÄT, STADT FREIBURG

Die durchgängigen Velostreifen bei Mittelinseln in der Stadt Freiburg verbessern die Sichtbarkeit der Velofahrenden, verringern die Konflikte zwischen Velos und Autos und ermöglichen eine klar erkennbare Führung des Veloverkehrs.

Seit vielen Jahren unternimmt die Stadt Freiburg zahlreiche Anstrengungen, um die Sicherheit der Velofahrenden zu verbessern und den Anforderungen der wachsenden Velovielzahl gerecht zu werden.

Vielerorts lässt die Enge der Straßen bis zur Umsetzung umfangreicher Sanierungsprojekte nur geringfügige Massnahmen zu. Darum entschied sich die Stadt für experimentelle Umgestaltungen, die schnell umsetzbar sind. Diese sollen die Durchgängigkeit des Velowegnetzes insbesondere auf den

Hauptverkehrsachsen (z. B. Bürglenstrasse, Route de la Glâne, Route des Arsenaux etc.) gewährleisten.

Auf der Murtenstrasse, einer Hauptstrasse mit einem DTV von 12'305 Fahrzeugen (2024), war das Ziel, Velofahrenden neben dem Fussgängerstreifen einen sicheren Übergang und eine Durchfahrt zu bieten, ohne dass sie von Motorfahrzeugen gefährlich überholt werden. Die durchgängigen Velostreifen bei Tempo 30 sind dort das aktuell Mögliche angesichts der physischen Gegebenheiten des städtischen Umfelds.

Die temporären Massnahmen haben sich bewährt und die Bevölkerung überzeugt. Die fordert nun verstärkt solche Massnahmen. Diese Resultate zeigen, dass die Stadt Freiburg in der Lage ist, kostengünstige und schnelle Lösungen für den Veloverkehr anzubieten.

Ausgangslage



Wunschzustand



Umgesetzte Massnahme

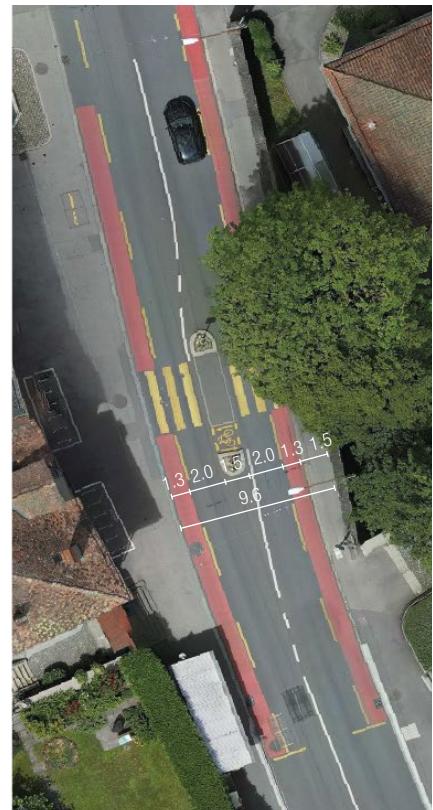


Abb. 1-3: Die Stadt Freiburg macht auf der Murtenstrasse mit den durchgehenden 1.30 m breiten Velostreifen bei einer totalen Breite der Fahrspur von 3.30 m gute Erfahrungen, auch wenn das noch nicht der Wunschzustand ist. (Fotos: Stadt Freiburg)

SICHERE VELOINFRASTRUKTUR – WAS FARBE KANN, WAS FARBE NICHT SOLL

URS WALTER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, FACHVERANTWORTLICHER VELOVERKEHR

Mit dem Veloweggesetz steigt der Druck, Velowege schnell umzusetzen. Für enge Situationen suchen Kantone und Städte deshalb nach einfachen Markierungslösungen, um Lücken im Velowegnetz zu schliessen.

Im Veloweggesetz wurden Planungsgrundsätze festgelegt. Unter anderem, dass der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr getrennt werden soll. Die Fachwelt war sich einig, dass jetzt Veloanlagen für Nutzende von 8 bis 80 Jahren gebaut werden sollten. Mehr Radwege statt blosser Markierungen sollen für mehr Sicherheit und Komfort sorgen.

Mit dem zunehmenden Umsetzungsdruck werden vermehrt Wünsche laut, dass in engen Querschnitten auch einfache Markierungslösungen genügen sollen. Das Forschungsprojekt

RADBEST schlägt nun für solche Situationen Kernfahrbahnen und Piktogrammketten vor. Diese Ansätze sind nicht neu. Schon vor über 20 Jahren wurden in der Schweiz entsprechende Ansätze realisiert und ausgiebig erforscht.

Trotz aller Vorbehalte gegenüber solchen Markierungslösungen zeigen aktuelle Beispiele im In- und Ausland, dass unter den richtigen Voraussetzungen (tiefe Geschwindigkeit und wenig Autoverkehr) auf diese Weise attraktive Velorouten realisiert werden können. Derzeit wird beim ASTRA eine «Velonovelle» erarbeitet, worin auch Sharrows und weitere ergänzende Markierungen geprüft werden. Wichtig ist aber, dass Massnahmen à la RADBEST nicht missbraucht werden, um nötige Ausbauten der Veloinfrastruktur auf die lange Bank zu schieben.



Abb. 1: Sharrows könnten dazu geeignet sein, Unfälle mit sich öffnenden Autotüren zu verhindern. (Visualisierung: ASTRA, co.dex productions ltd.)

WOMEN IN CYCLING – VELOVIELFALT AUF DIE STRASSE BRINGEN

STEPHANIE STOTZ, VORSTANDSMITGLIED WOMEN IN CYCLING SWITZERLAND,
VERKEHRSPLANERIN, BÜRO FÜR MOBILITÄT AG

Gelebte Velovielfalt entsteht, wenn Wissen, Infrastruktur und Haltung zusammenspielen. Wer versteht, was unterschiedliche Menschen fürs Velofahren brauchen, kann gezielt handeln – mutig, verbindlich und gemeinsam. Dafür setzen sich die Women in Cycling ein.

LERNEN UND VERSTEHEN

Am Anfang und immer wieder steht das Lernen und Zuhören im Fokus. Neugier ist dabei die wichtigste Voraussetzung. Es geht darum zu verstehen, was es braucht, damit verschiedene Menschen sich getrauen Velo zu fahren und dies sicher tun können.

Dazu gehört eine solide Grundlagenarbeit, wie sie etwa die Stadt Bern mit Zählungen zur Velovielfalt oder Analysen des Mikrozensus leistet. Es geht also um die Frage, wer heute überhaupt zu welchem Zweck mit dem Velo unterwegs ist.

Partizipative Erhebungen helfen zudem, die Bedürfnisse von Frauen¹, Kindern oder Menschen mit Behinderungen zu

erfassen: Was brauchen sie, damit Velofahren für sie möglich wird und Freude macht?

Bisherige Erkenntnisse zeigen klar: Sicherheit ist zentral – sowohl vor Stürzen und Kollisionen als auch vor Road Rage² und verbaler Gewalt. Für viele ist zudem ein angenehmes Fahrerlebnis wichtiger als der Zeitfaktor. Häufig wird, die Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens sowie der Zugang zu Wissen über das Velofahren, etwa zu Verkehrsregeln oder Routenwahl, gewünscht. Kinder sind besonders geräuschsensibel und wünschen sich ruhige, leicht verständliche Infrastrukturen.

VORAUSSETZUNGEN UND HANDLUNGSSPIELRÄUME SCHAFFEN

Fortschritte braucht es Klarheit bei der Zielsetzung und gute Voraussetzungen für tatkräftiges Handeln. Geld und Personal für Velovielfalt müssen bereitgestellt werden – sei es durch zusätzliche Ressourcen oder durch Umverteilung im bestehenden Budget. In allen Abteilungen und Unternehmen lassen sich Möglichkeiten zur Veloförderung finden, beispielsweise auf

1 Amacker, M., Bigler, C. und Buschauer, A. Explorative Photovoice-Studie «Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter- und Migrationsperspektive». Universität Bern, 2025. (PDF) Explorative Photovoice-Studie «Velofahren in der Stadt Bern unter einer Geschlechter und Migrationsperspektive»

2 Aggressives Verhalten im Straßenverkehr



Abb. 1: Velofahren als soziale Aktivität auf baulich abgetrenntem Veloweg in Amsterdam (Foto: Stephanie Stotz)

Schulämtern die Teilnahme an der Aktion «Bike2school» oder auf dem Sozialamt die Unterstützung beim Velokauf.

Auch gesetzliche Grundlagen sollen so angepasst werden, dass sie Velovielzahl ermöglichen, etwa durch Normen für breite, baulich abgetrennte Velowege oder das generelle Zulassen des Nebeneinanderfahrens. Ein starkes Netzwerk von unterschiedlichen Fachpersonen und ein konkretes Velo-Programm mit Meilensteinen helfen den Fortschritt zu sichern.

SICHERE UND ATTRAKTIVE BAULICHE INFRASTRUKTUR

Die Grundlage jeder Velovielzahl ist Sicherheit. Die Infrastruktur muss diese gewährleisten. Am besten beginnt man im Wohnumfeld: Autoverkehr reduzieren, autoarme Siedlungen fördern und Parkplatzreglemente anpassen. Durch Temporeduktionen – etwa Begegnungszonen, Fußgängerzonen oder Tempo 30 innerorts – lässt sich die Gefährdung minimieren. Wo es viel motorisierten Verkehr hat, etwa auf Hauptstrassen und ausserorts, braucht es baulich abgetrennte Velowege.

Wichtige Elemente sind auch Beleuchtung, Hindernisfreiheit und Orientierung. Ältere Menschen benötigen kontrastreiche Wege. Eine gute Beleuchtung mindert Ängste vor der Dunkelheit. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen brauchen durchgehend befahrbare Routen ohne Barrieren. Bei Veloabstellplätzen müssen gut zugängliche Plätze für Cargobikes, Anhänger und Dreiräder in ausreichender Zahl vorhanden sein.

Neben der Sicherheit gehört zu einer attraktiven Infrastruktur eine auf den Menschen ausgerichtete Straßenraumgestaltung

und Stadtplanung dazu. Grüne und blaue Infrastrukturen (Bäume, Blumen und Wasser), kurze Wege zum Einkaufen, genügend Spielplätze und visuelle Vielfalt laden alle zum Velofahren ein.

SOZIALE INFRASTRUKTUR

Velofahren ist eine soziale Tätigkeit – beim Unterwegssein mit Freund:innen oder Kindern wie auch generell auf der Strasse mit anderen Menschen. Für die Entwicklung der Velovielzahl ist dem psychologischen Grundbedürfnis des Menschen nach Bindung und Zugehörigkeit Rechnung zu tragen. Der Gemeinschaftscharakter lässt sich durch die Unterstützung von Velogruppen im Alltag, Velo-Paraden, Feste oder Aktionen wie «bike to work» stärken. Velostationen können auch Kulturorte und die PubliBike-Fahrt vom Ausgang nach Hause kann ein Jugendritual sein. Für die Schulung von Velofahrkompetenzen sind Velo-fahrkurse und Übungsorte wichtig – für Kinder, Erwachsene, Anfänger:innen, Wiedereinsteiger:innen, Expats oder Migrant:innen. Der Zugang zum Velo kann durch Kaufunterstützung, Velobörsen oder Pumptracks verbessert werden.

Kommunikation spielt eine grosse Rolle: Kampagnen sollen verschiedene Zielgruppen ansprechen und divers gestaltet sein in Bezug auf Bildsprache, Orte und Personen. Es ist relevant, welche Geschichten wir über Velofahren erzählen – persönlich, in den Medien und auf den Bühnen. Ergänzend braucht es zielgruppenspezifische Massnahmen, etwa für ältere Menschen oder Personen mit Behinderungen.



Abb. 2: Spiel und Velo-parkierung können in Velostationen zusammen erfolgen. (Foto: Stephanie Stotz)

VIELFALT IN DER PROJEKTORGANISATION

Wenn die Projekte des Veloprogramms in den Startlöchern stehen, gilt es ein Augenmerk auf eine vielfältige Zusammensetzung der Projekte zu legen. Wenn intern diese Vielfalt nicht zu erreichen ist, kann externe Begleitung helfen. Gerade hier bringen die Women in Cycling das nötige Fachwissen und Sichtbarkeit ein. Wichtig ist, dass unterschiedliche Fachbereiche vertreten sind: Tiefbau, Sozialarbeit, Gleichstellung, Migration, Alter, Stadtplanung, Schulen und Gesundheit. So entsteht ein umfassender Blick auf Velovielzahl.

Der Verein Women in Cycling Switzerland setzt sich für eine vielfältige Velowelt und chancengerechte Strassenräume ein. Durch Vernetzung, Bestärkung, gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit von Frauen* soll das Velofahren gefördert und die Mobilitätswende vorangetrieben werden. Unsere Mitglieder arbeiten in den unterschiedlichsten Bereichen: Freizeitsport, Profisport, Verkehrsplanung, Raumplanung, Politik, Verbände, Verwaltung, NGO etc.

www.womenincycling.ch

PRIORITÄTEN BEIBEHALTEN UND DRANBLEIBEN

In der Projektarbeit gilt: Widerstand gehört zur Umsetzung – denn wo Veränderung passiert und Raum und Geld neu verteilt werden, sind angestammte Akteur:innen aufgefordert, Platz zu machen oder sich neue Gewohnheiten anzueignen. Wichtig ist dabei, dem Widerstand zu begegnen, die Ängste abzufedern und Hand für Lösungen zu bieten. Wo der Widerstand mit grosser Aggression und Destruktion daherkommt, ist eine klare Haltung und das Setzen von Grenzen gefragt. Echte Partizipation und Dialog helfen Akzeptanz zu schaffen. Wo dies nicht gelingt, braucht es den Mut, die Ausdauer und den Durchhaltewillen, Projekte trotzdem umzusetzen, mit einem Monitoring zu begleiten und Erfolge sichtbar zu machen.

Eine räumliche Umsetzung der psychologischen Grundbedürfnisse nach Autonomie, Kompetenz und Bindung mit der Unterstützung von lokal verankerten Velokulturen ermöglicht das Velofahren für die gesamte Bevölkerung – und Velovielzahl wird Realität.



Abb. 3: Strassenbemalungen im Rahmen der Women's Euro 2025 in Bern
(Foto: Stephanie Stotz)

REZEPT VELOVIELFALT

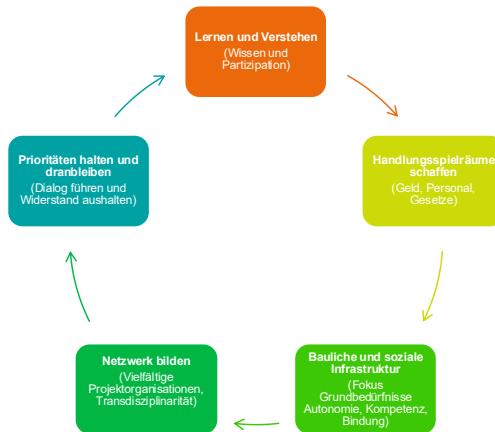


Abb. 4: Die grosszügige Veloinfrastruktur in Paris bietet Platz für alle.
(Foto: Alfonso Iglesias)

AGAINST ALL ODDS – WIE ZÜRICH VELOVORZUGSROUTEN REALISIERT

BRITTA KREMER, GESAMTPROJEKTLITERIN, TIEFBAUAMT STADT ZÜRICH

Mit über 70 % Ja-Stimmen nahm Zürich 2020 die Initiative für sichere Velorouten an. Seither entsteht ein 130 km langes Netz an Velovorzugsrouten. Die Umsetzung gestaltet sich komplex: Einsprachen und öffentliche Debatten verzögern die Projekte. Die Stadt setzt auf transparente Kommunikation und frühzeitige Partizipation der Bevölkerung, um Akzeptanz zu schaffen. Ein Beispiel für die Herausforderungen moderner Verkehrspolitik.

Gegen die Planungen der Velovorzugsrouten gehen immer wieder viele Einsprachen ein. Auch in den Medien werden die Planungen heiß diskutiert. Die Folge sind teilweise hunderte von Einsprachen pro Velovorzugsroute, woraus oft langwierige Rechtsprozesse durch diverse Instanzen resultieren. Bislang wurde die Position der Stadt allerdings immer von den rechtlichen Instanzen gestützt. Die Realisierung von Velovorzugsrouten wird dadurch jedoch stark verzögert.

Die häufigsten Diskussionspunkte:

- Die Aufhebung von Parkplätzen der Blauen Zone sei unverhältnismässig und geschäftsschädigend.
- Wenn Vorgärten in private Abstellplätze umfunktioniert werden müssen, würden wertvolle Grünflächen versiegelt.
- Die Einrichtung von Einbahnstrassen führe zu Umwegfahrten.

Aber auch seitens des Fussverkehrs oder des Veloverkehrs selbst gibt es Diskussionen:

- Das Grüne Band: Soll man darauf oder daneben fahren?
- Das Argument der Schulwegsicherheit für Schulkinder wird in letzter Zeit immer öfter angeführt, da die Velofahrenden angeblich zu schnell und rücksichtslos fahren würden. (Die Statistik zeigt, dass in den letzten zehn Jahren 48 Kinder in einen Unfall mit einem Velo verwickelt wurden, dabei blieben 40 Kinder unverletzt. Es gab keinen Todesfall.)
- Der Durchgangsverkehr werde nicht systematisch unterbunden, womit die Routen nicht den Zielen der Initiative entsprechen.

DIE WICHTIGE ROLLE DER KOMMUNIKATION

Die Umsetzung der allerersten Route erfolgte komplett ohne Öffentlichkeitsarbeit oder Information der Bevölkerung. Es wurden nur die Verkehrsvorschriften veröffentlicht. Das führte dazu, dass die Anwohner:innen von heute auf morgen plötzlich wesentlich weniger öffentliche Parkfelder zur Verfügung hatten und sich dementsprechend übergangen fühlten.

Daraufhin wurde entschieden, dass bei allen Velovorzugsrouten-Projekten öffentliche Planauflagen nach §16 Strassen gesetz durchgeführt werden. So haben die Bevölkerung und Verbände eine offizielle Möglichkeit sich einzubringen.

Ausserdem werden in den betroffenen Quartieren vor den Planauflagen Informationsveranstaltungen durchgeführt, da die

ANZAHL VELOFAHRENDE

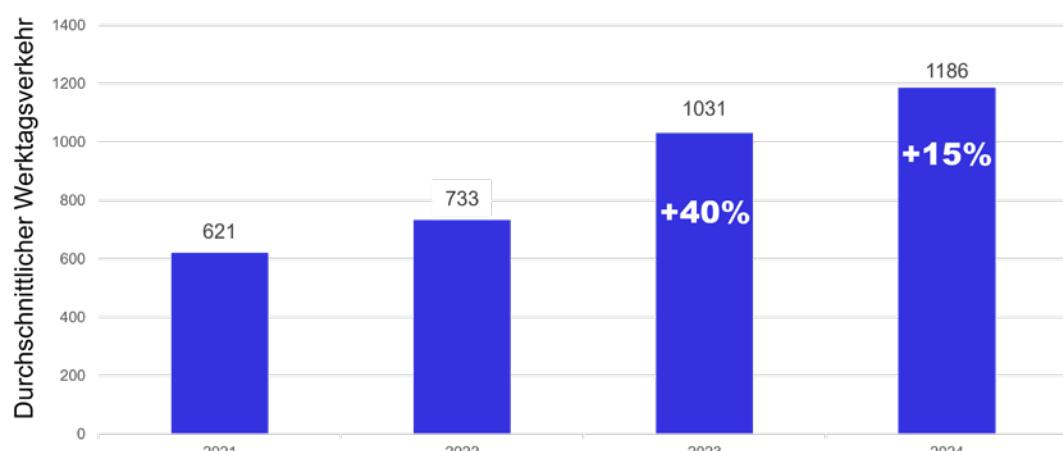


Abb. 1: Anzahl Velofahrende Velozählstelle Baslerstrasse (Grafik: Tiefbauamt Stadt Zürich)

Auflagepläne oft sehr viele Fragen aufwerfen. Diese Informationsveranstaltungen sind sehr gut besucht. Bis zu 200 Personen nutzen jeweils die Gelegenheit, sich zu informieren und ihre Fragen zu stellen. Wichtig ist an diesen Veranstaltungen, dass die beiden Stadträtinnen Simone Brander (Tiefbau- und Entsorgungsdepartement) und Karin Rykart (Sicherheitsdepartement) sowie der Leiter der Planung und Projektierung des Tiefbauamtes die Strategie und das Projekt vorstellen und damit den politischen Rückhalt für die Planung demonstrieren. Diese Kombination von politischer Führung und fachlichen Profis ermöglicht eine Diskussion auf verschiedenen Ebenen und zeigt der Bevölkerung, dass ein offener Austausch möglich und erwünscht ist. Dabei können manchmal Ängste genommen, aber auch Wut und Unverständnis geäußert werden.

Auch die Medienarbeit ist ein wichtiger Punkt. Jede neue Velovorzugsroute wurde bislang von den beiden Stadträtinnen eröffnet. Sie stellen sich jeweils den Fragen der Medienschaffenden. So können Botschaften und Anliegen multipliziert werden.

Ausserdem gibt es je nach Erfordernis Aktionen wie z. B. das Verteilen von Schoggiherzen, um die Velofahrenden für Rücksichtnahme auf Schulkinder zu sensibilisieren.

Hinweise und Rückmeldungen der Velofahrenden zu den Velovorzugsrouten nimmt das Tiefbauamt über den Kanal «bikeable» entgegen.

Auf den realisierten Velovorzugsrouten gibt es während drei Jahren ein Monitoring. So können bei Bedarf noch weitergehende Massnahmen vorgenommen werden.

MEHR VELOFAHRENDE, WENIGER KONFLIKTE

Trotz aller Widerstände konnten inzwischen zwei Routen realisiert werden, die dritte Route wird derzeit gebaut. Durch den Einbau von Velozählstellen auf den Routen konnten wir nachweisen, dass die Velovorzugsrouten einen massiven Zuwachs an Velofahrenden aufweisen.

Auch das Thema der gefahrenen Geschwindigkeit konnte durch die eingebauten Velozählstellen entschärft werden. Die gefahrenen Geschwindigkeiten der Velofahrenden sind über



Abb. 2: Die umgesetzte Velovorzugsroute an der Mühlbachstrasse in Zürich (Foto: Tiefbauamt Stadt Zürich)

den gesamten Zeitraum seit 2021 gleich geblieben. Rund 97 % der Velofahrenden halten sich an die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Diese wird nur von 3 % überschritten. Die Messungen auf der zweiten realisierten Velovorzugsroute auf der Mühlbachstrasse ergeben ein ähnliches Bild.

Es zeigt sich also, dass die Velovorzugsrouten in Zürich nach ihrer Realisierung gut angenommen werden. Das Prinzip der offenen Kommunikation und Gesprächsbereitschaft hilft dabei, die Widerstände zu reduzieren.

Infos unter: www.stadt-zuerich.ch/de/mobilitaet/velo/velovorzugsrouten.html

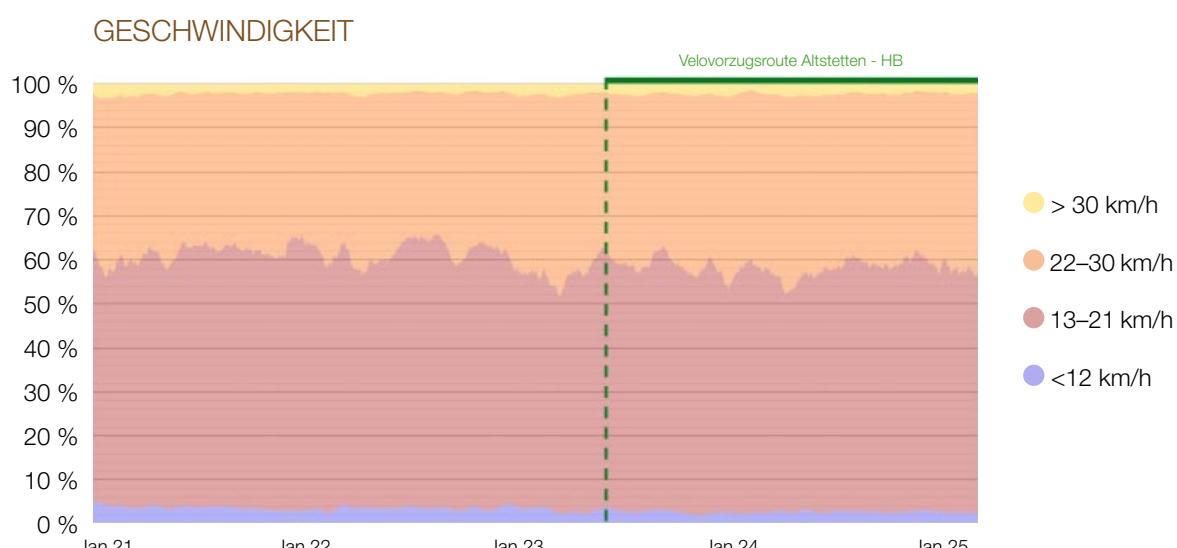


Abb. 3: Gefahrene Geschwindigkeiten Velo auf der VVR Baslerstrasse (Grafik: Tiefbauamt Stadt Zürich)

RECHT BEKOMMEN FÜRS VELO – EINSPRACHEN, ENTSCHEIDE, ERKENNTNISSE

RAFFAELA HANAUER, PROJEKTLEITERIN VELOWEGGESETZ, PRO VELO SCHWEIZ

Lange Einspracheverfahren gehören zum Alltag von Verkehrsplanenden. Kommt es zwischen den Parteien zu keiner Klärung, entscheiden die Gerichte. Die Analyse rechtskräftiger Urteile zeigt, wann das Velo vor Gericht Recht bekommt.

ANWENDBARKEIT DES VELOWEGGESETZES

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz (VWG) in Kraft. Obwohl die Netzpläne der Kantone erst bis Ende 2027 finalisiert sein müssen, wird das VWG bereits jetzt in Gerichtsurteilen angewendet: So entschied das Appellationsgericht Basel-Stadt 2025, dass bei Kap-Haltestellen auf behördlichen Velorouten Tempo 30 gelten soll – gestützt auf das VWG und den aktuellen Richtplan. Das Gericht stellte klar: Für aufgelegte Projekte gilt das zum Publikationsdatum aktuelle Recht und damit auch das VWG.¹ Auch das Bundesverwaltungsgericht hat sich in diesem Sinne geäussert: Zur Beschwerde der Gemeinde Härringen über eine bei einem Nationalstrassenprojekt nicht berücksichtigte Fuss- und Veloverbindung erklärte das Gericht 2023 das VWG als nicht anwendbar, da die Plangenehmigung vor Inkrafttreten des VWG erfolgte.² Wäre das Projekt nach dem 1. Januar 2023 aufgelegt worden, hätte das Gericht das VWG in die Urteilsfassung einbezogen. Daraus folgt: Seit Anfang 2023 haben Projekte dem VWG zu entsprechen, unabhängig davon, wann mit der Projektierung begonnen wurde oder wie der Stand der Netzplanung ist. Das stärkt die Erfolgsschancen für Velomassnahmen vor Gericht.

1 Appellationsgericht des Kantons Basel-Stadt, 9. April 2025, VD 2024.44, Kapitel 2.2.2.

2 Bundesverwaltungsgericht, 17. Juli 2023, A-428/2021, S. 32.



Abb. 1: Die von der Stadt Bern geplanten Velostreifen in der Länggasse wurden vom Gericht gestützt und sind unterdessen markiert. (Foto: Pro Velo)

VERKEHRSFLÄCHE UMWIDMEN

Gerichte stützen ihre Entscheide zu Gunsten von Velomassnahmen auf verschiedene kantonale und nationale rechtliche Grundlagen, nicht nur auf das VWG. Bei der Umwidmung von Verkehrsflächen lässt sich auch bei Projekten, die vor Inkraftsetzung des VWG aufgelegt wurden, ein juristisches Fundament für den Veloverkehr erkennen.

So entschied das Baurekursgericht Zürich 2023 zu Gunsten eines Rekurses von Pro Velo: Zwölf Autoparkplätze auf der Schlosshofstrasse in Winterthur müssen aufgehoben werden, da ohne Bedarfsnachweis für diese Autoparkplätze die Veloroute im Richtplan sowie die Schulroute Vorrang hätten.³ Auch das kantonale Verwaltungsgericht Zürich stützt solche Aufhebungen schon vor Inkraftsetzung des VWG: Es wies 2023 eine Beschwerde des ansässigen Gewerbes gegen die im Jahr 2020 verfügte Aufhebung von 16 Autoparkfeldern auf der Saatlenstrasse – einer Velovorzugsroute – ab. Die Massnahme sei verhältnismässig, zumal die Geschäfte gut mit ÖV erschlossen seien und die Trennung von Fuss- und Veloverkehr nur so machbar sei.⁴

Eine ähnliche Beschwerde zu einer Neuordnung von Autoparkfeldern im Länggassquartier hat 2022 auch das Verwaltungsgericht des Kantons Bern abgewiesen. Die Stadt Bern konnte daraufhin die Anzahl Autoparkplätze im Perimeter von 90 auf 67 reduzieren und dadurch auf der behördlichen Verbind-

3 Baurekursgericht des Kantons Zürich, 14. Dezember 2023, BRGE IV Nr. 0244/2023.

4 Verwaltungsgericht des Kantons Zürich, 30. November 2023, VB.2022.00759.



Abb. 2: Das Bundesgericht entschied sich für diese Velospur auf Kosten einer Autospur auf der Pont de la Coulouvrenière in Genf. (Foto: Eric Roset)

lichen Velohauptverbindung neue Velostreifen markieren. Die Priorisierung der Veloförderung und Verkehrssicherheit zu Lasten der Autoparkplätze sei verhältnismässig, es seien im Umkreis nach wie vor Autoparkplätze auf der Allmend und öffentliche Parkhäuser vorhanden, Geschäfte seien mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar.⁵

Auch beim Bundesgericht lässt sich Bestätigung für eine Umwidmung von Verkehrsflächen finden: 2025 wies dieses eine Beschwerde des TCS ab, welche den Erhalt einer MIV-Spur auf der Pont de la Coulouvrenière in Genf forderte. Die Spur wurde während der Pandemie dem Velo zugewiesen, zuvor teilten sich Velo- und Fussverkehr das Trottoir. Das Gericht befand, dass es keinen rechtlichen Anspruch auf zwei Autospuren auf einer Hauptachse gebe. Hingegen sei gesetzlich festgehalten, dass das Trottoir grundsätzlich dem Fussverkehr vorbehalten sei, wonach das Gericht die Einführung einer Velo-spur auf Kosten einer Autospur befürwortete. Damit nahm das Bundesgericht auch längere Fahrzeiten für Autofahrende und leichte Fahrzeiteinbussen des öffentlichen Verkehrs in Kauf.⁶

TEMPO 30 MIT UMFASSENDEN GUTACHTEN

Gerichte entscheiden sich also nicht selten für Velomassnahmen, auch zu Lasten des Autoverkehrs. Dies bedeutet jedoch nicht, dass veloaffine Verkehrsplanende es künftig einfacher haben, schon gar nicht, wenn es um die Einführung von Tempo 30 geht: So braucht es beispielsweise für die Einführung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen nach wie vor belastbare Nachweise und Gutachten – und mit den angekündigten Verordnungsänderungen wohl bald noch zusätzliche Belege. Diese Nachweise und Gutachten sind für einen Erfolg vor Gericht sehr relevant: So hat sich das erstinstanzliche Gericht des Kantons Genf 2025 beispielsweise gegen Tempo 30 auf 456 Straßenabschnitten ausgesprochen, da es die vorgeleg-

5 Verwaltungsgericht des Kantons Bern, 2. Mai 2022, 100.2021.16U.

6 Bundesgericht, 11. Februar 2025, 1C_5442023.

ten Studien als zu stark verallgemeinernd einstuft.⁷ Dieser Fall ist im Gegensatz zu allen anderen hier diskutierten Entscheiden noch nicht rechtskräftig; er wurde an die zweite kantonale Instanz weitergezogen. Doch auch das Verwaltungsgericht des Kantons Bern hat 2025 ähnlich entschieden und sich gegen eine Tempo-30-Zone in der Länggassstrasse, Sidlerstrasse und am Falkenplatz ausgesprochen, unter anderem weil das Gutachten nicht spezifisch genug sei.⁸

Diese beiden Fälle sind jedoch nicht als generelles Zeichen zu werten, dass Tempo 30 schlechte Chancen vor Gericht hat. Das Berner Verwaltungsgericht differenziert denn auch, dass trotz seinem Entscheid gegen Tempo 30 nicht von vornherein ausgeschlossen werden könne, «dass mit verbesserten Entscheidgrundlagen und Begründungen die entsprechenden Voraussetzungen rechtsgenüglich dargelegt werden können.»⁹ Die Praxis des Bundesgerichts bestätigt diese Aussage: Liegen ausreichende Gutachten vor, stützte es Tempo 30 wiederholt, nicht nur in Quartierstrassen. So bestätigte das Bundesgericht beispielsweise 2023 die Einführung von Tempo 30 auf der Feldbergstrasse in Basel¹⁰ und 2024 auf der Elfen- und Brunndernstrasse in Bern.¹¹

Zusammenfassend zeigt dieser Blick in die Gerichtsurteile: Wer stichhaltige Gutachten und Begründungen vorweist oder/ und sich auf einen Richtplan-Eintrag stützen kann und die bestehenden Gesetze, allen voran das VWG, klug anwendet, hat vor Gericht gute Chancen, fürs Velo Recht zu bekommen, sei es bei der Umwidmung von Verkehrsflächen oder der Einführung von Tempo 30.

7 Tribunal administratif de première instance canton Genève, 26. März 2025, JTAPI/314/2025.

8 Verwaltungsgericht des Kantons Bern, 7. April 2025, 100.2023.136U.

9 Ebd. Erwägung 10.

10 Bundesgericht, 7. Juli 2023, 1C_513/2022.

11 Bundesgericht, 15. März 2024, 1C_615/2021.



Abb. 3: In der Feldbergstrasse in Basel gilt Tempo 30, das Bundesgericht wies eine Beschwerde dagegen ab. (Foto: Pro Velo)

VELOZÄHLDATENZENTRALE – ALLE ZÄHLUNGEN AUF EINEN BLICK

DANIEL RÜTTIMANN, GESCHÄFTSLEITER, ANALYGIS GMBH
SILVIO ZALA, FACHSPEZIALIST VELOVERKEHR, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA

Im Auftrag des ASTRA wurde die neue Velozähldatenzentrale Schweiz im vergangenen Jahr aufgebaut. Es wurden neu alle Velodauerzählstellen integriert. Inzwischen sind die Resultate für das Jahr 2024 in einem Bericht und auf einem neuen Webportal publiziert.

Mit der Inkraftsetzung des Veloweggesetzes wurde die Rolle des ASTRA im Veloverkehr gestärkt. Um eine einheitliche Auswertung aller Velozählungen in der Schweiz zu erreichen, entschied das ASTRA, die bisherigen Auswertungen «Zähldatenzentrale Veloland Schweiz» von SchweizMobil und «Les comptages de vélos dans les agglomérations suisses» der Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives (OUVEMA) zur Velozähldatenzentrale Schweiz zusammenzufassen. Die Firma analyGIS GmbH aus St.Gallen wurde im Rahmen eines offenen Vergabeverfahrens für die Auswertung der Daten beauftragt. Eine Begleitgruppe sorgt für eine breite Abstützung und dient als Resonanzgremium.

300 ZUSÄTZLICHE ZÄHLSTELLEN, 89 MILLIONEN GEZÄHLTE VÉLOS

SchweizMobil führte in ihrer Auswertung bisher 119 Zählstellen entlang der Velolandrouten, die OUVEMA wertete die Zählungen in den Agglomerationen aus. Zählstellen, welche ausserhalb der Agglomerationen lagen und keine SchweizMobil-Routen betrafen, wurden nicht einbezogen. In der neuen

Velozähldatenzentrale werden nun alle verfügbaren Velo-Dauerzählstellen einbezogen (exkl. Mountainbike). Damit vervielfacht sich die Anzahl der im Bericht integrierten Zählstellen auf 447. Es ist geplant, künftig auch MTB-Zählstellen einzubeziehen.

Im Jahr 2024 wurden an 346 Zählstellen¹ gesamthaft 89 Millionen Velos erhoben. Der Vergleich mit dem Vorjahr basiert auf den 146 Zählstellen, an denen sowohl für 2023 als auch 2024 valide Daten vorliegen. Es werden jeweils nur Daten zu einer Zählstelle angegeben, wenn im betreffenden Jahr vollständige und plausible Daten verfügbar sind. Dazu müssen weniger als 30 Tage unplausible oder fehlende Daten aufweisen.

Gegenüber dem Vorjahr ist insgesamt eine Abnahme des Veloverkehrs um 1 % feststellbar. Gemessen an der Anzahl Tage mit Regen war das vergangene Jahr das regenreichste seit zehn Jahren, was den Rückgang relativiert. Zu den 50 Zählstellen mit den höchsten Frequenzen gehören nur städtische Zählstellen. Die meistfrequentierte Zählstelle ist diejenige an der Langstrasse in Zürich mit einem DTV von 8'684 Velos. Danach folgen Zählstellen in Basel, Luzern und Bern, wobei Bern die meisten Zählstellen in den «TopTen» hat.

Velozähldatenzentrale Schweiz: velo-ch.eco-counter.com
Bericht: www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/langsamverkehr.html

1 Im Jahr 2024 wiesen von den 447 vorhandenen Zählstellen 346 Zählstellen valide Daten auf.



Abb. 1: Velozählstelle mit Display (Quelle: ASTRA)

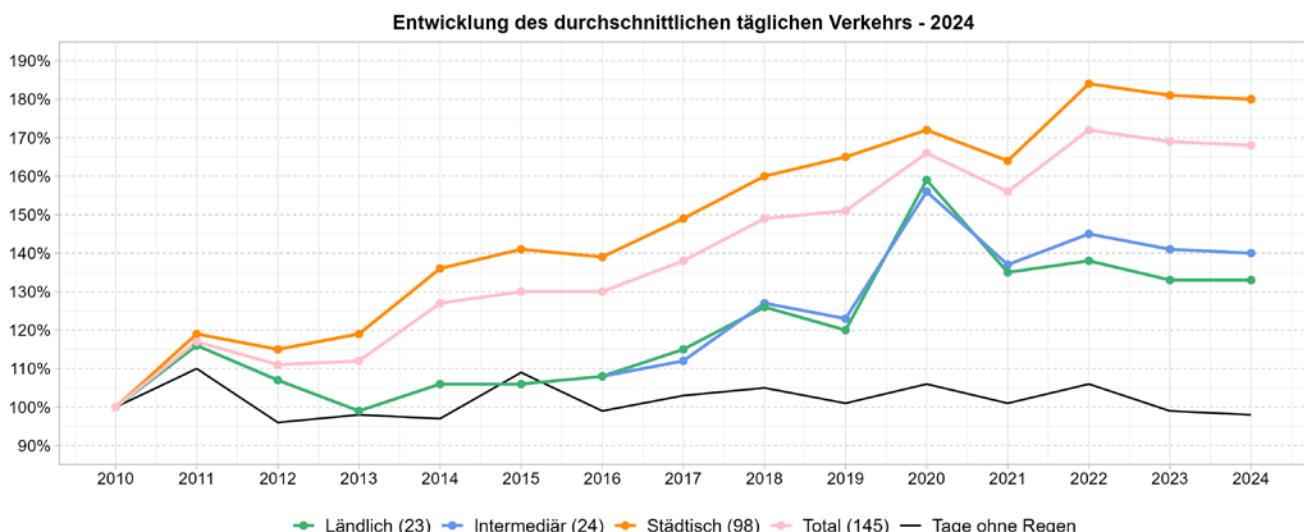


Abb. 2: Index zur Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) in allen Raumtypen (Quelle: analyGIS GmbH)

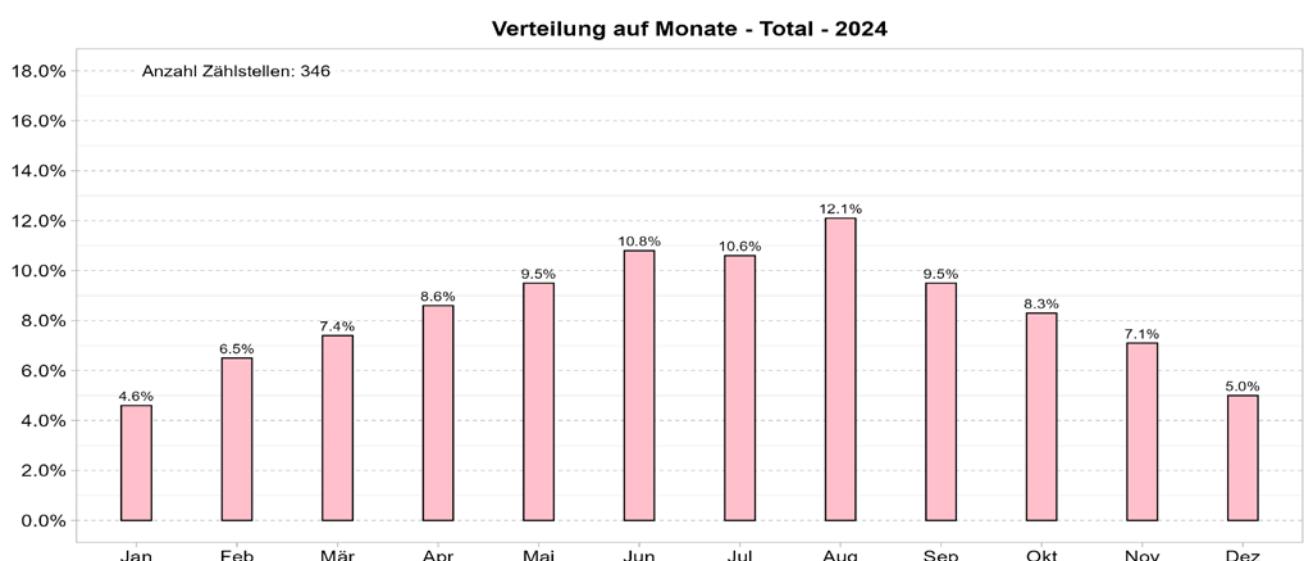


Abb. 3: Verteilung des Veloverkehrs aller Zählstellen auf die Monate (Quelle: analyGIS GmbH)

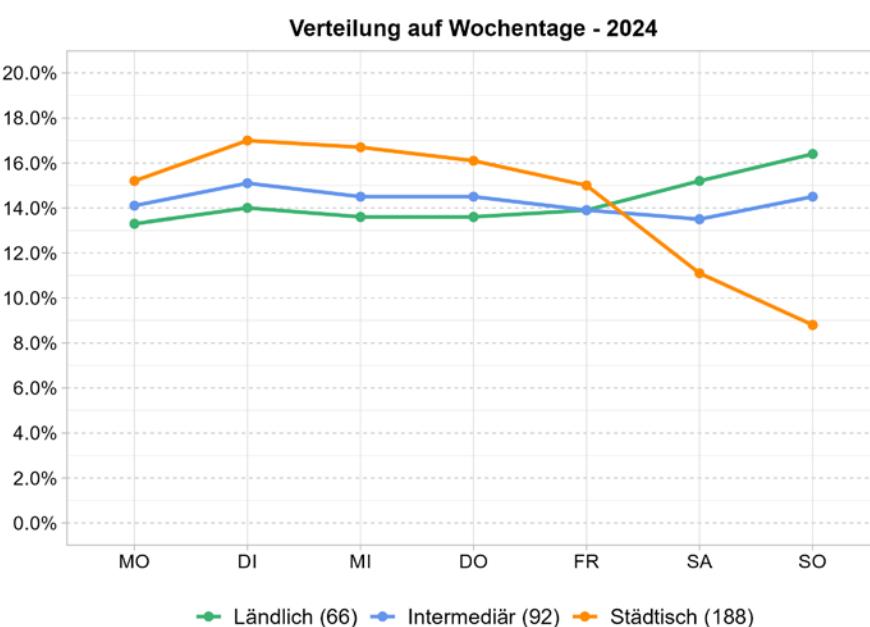


Abb. 4: Deutliche Unterschiede bei der Verteilung des Veloverkehrs auf die Wochentage nach Raumtyp (Quelle: analyGIS GmbH)

VELOKONFERENZ SCHWEIZ
Hirschengraben 2
3011 Bern

+41 77 465 13 87
info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

