Velokonferenz Schweiz
Conférence Vélo Suisse
Conferenza Bici Svizzera

Grundnorm Velo: «Alle für den Veloverkehr offenen Strassen und Wege müssen verkehrssicher betrieben werden»

Der Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) stellt vom 5.5.2025 bis am 14.07.2025 per Vernehmlassung die Norm SN 640 060 «Veloverkehr – Grundlagen und Projektierung» zur Diskussion (Link, Vernehmlassungsvorlage).

Stellungnahme der Velokonferenz Schweiz

Die Velokonferenz Schweiz setzt sich als nationale Fachorganisation für eine sichere und attraktive Infrastruktur für den Veloverkehr ein. Als solche begrüsst die Velokonferenz die substanzielle Überarbeitung und Erweiterung der Norm sehr und hält sie für einen bedeutenden Meilenstein zur Erreichung der Ziele des Veloweggesetzes. Für den notwendigen, starken Ausbau der Veloinfrastruktur in der Schweiz stellen insbesondere folgende Festlegungen der neuen Norm Schlüsselaspekte dar:

- Absatz 12, Aufbau der Velowegnetzes: in Übereinstimmung mit der Praxishilfe Velowegnetzplanung wird die Netzhierarchie beschrieben, welche auf den Bedürfnissen des Veloverkehrs beruht.
- Absatz 24, Führungsform: die Abbildung 11 definiert die Wahl der Führungsform Veloverkehr in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Menge des motorisierten Verkehrs. Damit liegt eine klare, schweizweit anzuwendende Richtlinie bezüglich Sicherheitsanforderungen des Veloverkehrs auf allen Strassen vor.
- In den Absätzen 25-27 wird die Dimensionierung der Veloverkehrsanlagen beschrieben, wobei die nun erhöhten Mindestanforderungen bezüglich Breite angemessen und zu begrüssen sind.

Diese Festlegungen tragen dazu bei, dass Velofahren für mehr Menschen zugänglich wird. Die Velokonferenz Schweiz lädt ihre Mitglieder deshalb ein, die neue Norm und namentlich die oben genannten Schlüsselaspekte zu unterstützen.

Die neue Grundnorm wird die Planung des Veloinfrastruktur in den nächsten Jahren prägen. Die Velokonferenz regt deshalb an, die Grundnorm mit weiteren Aspekten zu ergänzen, damit diese zum Zeitpunkt der Veröffentlichung aktuell ist und – soweit möglich – die Planung vorausschauend prägen kann.

- Die Velokonferenz schlägt vor, die vorliegende Norm dahingehend zu ergänzen, dass eine **rote Einfärbung von Veloinfrastrukturen grundsätzlich möglich** wird, wie dies auch im Handbuch Velobahnen gemacht wurde. Die Roteinfärbung soll auf Radstreifen, Radwegen und Velostrassen möglich sein und damit die Sichtbarkeit und Kohärenz des Velowegnetzes unterstützen.
- Bezüglich Velostrassen empfiehlt die Velokonferenz, das **Velopiktogramm verbindlich** zu machen, um eine nationale Einheitlichkeit zu schaffen. Zudem sollte nach **Vorbild des Kantons Zürich ein Schriftzug** eingeführt werden und auf die Verwendung der roten Farbe zur besseren Sichtbarkeit und Verständlichkeit hingewiesen werden.
- Die Velokonferenz begrüsst, dass die Erkenntnisse aus der **Radbest-Studie** insofern eingeflossen sind, als dass die Norm besagt, dass Radstreifen bei Kernfahrbahnen min. 1.80 m breit sein sollten (Punkt 28.2.). Die Velokonferenz regt an, weitere Empfehlungen der Studie in die Norm einfliessen zu lassen, so dass **„enge Kernfahrbahnen“** namentlich erwähnt werden, **Radstreifen bei punktuellen Engstellen durchgezogen und Sharrows** verwendet werden können.
- Ein wichtiges Element ist die Weiterentwicklung der Knoten gemäss der Studie Entflechtung des Veloverkehrs in Knoten: Für die intuitive Befahrbarkeit und die Durchgängigkeit ist die Ermöglichung vortrittsberechtigter Velofurten in Knoten aufzunehmen.

Velokonferenz Schweiz
Rechbergerstrasse 1
Postfach 938
2501 Biel/Bienne

T: +41 32 365 64 50
F: +41 32 365 64 63

info@velokonferenz.ch
www.velokonferenz.ch

Ergänzend weist die Velokonferenz auf zwei wichtige Änderungsvorschläge hin:

- Die Vielfalt des Veloverkehrs sollte sich in Abbildungen, Sprache und neutralen Formulierungen der Eigenschaften des Veloverkehrs sichtbar werden, wobei insb. das Kapitel C zu präzisieren ist.
- Führungsart Erschliessungsnetz: Zentral ist der Satz unter Punkt 12.4: "Alle für den Veloverkehr offenen Strassen und Wege müssen verkehrssicher betrieben werden können." Entsprechend darf das Erschliessungsnetz insbesondere ausserorts mit den bestehenden Temporegimen nicht automatisch Mischverkehr bedeuten. Zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass der Veloverkehr vermehrt vom Motorfahrzeugverkehr getrennt geführt werden soll, wie es auch das Velowegesetz verlangt. (Deswegen sollte die Tabelle 3 angepasst werden.)

Die Velokonferenz ist überzeugt, dass die zusätzlichen und ergänzenden Punkte dazu beitragen, den Veloverkehr sicherer, attraktiver und inklusiver zu gestalten. Dies ist essenziell, um das Ziel des Bundes, bis 2035 eine Verdoppelung der per Velo gefahrenen Wege und Kilometer, zu erreichen.

Auswahl weiterführender Informationen zur Thematik

- Velokonferenz Schweiz, Gute Veloinfrastruktur, Visualisierungen 2023, Link
- Velokonferenz Schweiz, "Die Zukunft ist jetzt!" Info-Bulletin 2/2023 zur gleichnamigen Fachtagung, Link
- Velokonferenz Schweiz, Webinar 2022-1: Rote Veloinfrastruktur für die Schweiz? Link