



Velostrassen («Fahrradstrassen»)

Resultate der Pilotversuche in Schweizer Städten

Ausgangslage

Verschiedene Länder (D, A, B, NL) kennen sogenannte Fahrradstrassen. Allen gemeinsam ist das Ziel einer komfortablen und sicheren Veloführung abseits der Hauptverkehrsstrassen. Die mit dem Regime verbundenen Rechte und Pflichten sind jedoch unterschiedlich. In Deutschland und Österreich dürfen auf Fahrradstrassen andere Fahrzeuge nur fahren, wenn dies ausdrücklich erlaubt ist. In Belgien dürfen Velos auf Fahrradstrassen nicht überholt werden, während in den Niederlanden das Signal nur einen Apell-Charakter hat und keine Rechte und Pflichten damit verbunden sind.

In verschiedenen Schweizer Städten wurden Pilotversuche zu Velostrassen durchgeführt. Dabei lag der Fokus darauf, dass die Velostrassen gegenüber den einmündenden Quartierstrassen vortrittsberechtigt waren, wodurch Velofahrenden eine zügige und sichere Fahrt ermöglicht werden sollte. Weitere Rechte oder Pflichten waren mit dem neuen Signal «Velostrasse» nicht verbunden.

Pilotversuche

Insgesamt hatte das ASTRA acht Pilotstrecken in fünf Städten bewilligt:

- Basel: St. Alban-Rheinweg; Mülhauserstrasse
- Bern: Erlach-/Freiestrasse; Militär-/Beundenfeldstrasse
- Luzern: Taubenhaus-/Bruchstrasse
- St. Gallen: Lindenstrasse
- Zürich: Scheuchzerstrasse; Affolternstrasse

Die Projektierung und Durchführung der Pilotversuche erfolgte durch die Städte. Das ASTRA war verantwortlich für das Evaluationskonzept, die Auswertung der Ergebnisse und die Erstellung des gesamtheitlichen Schlussberichts.

Die Signalisation erfolgte mit einem neuen Signal «Velostrasse» und Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn. Damit die Velostrasse vortrittsberechtigt war, wurde den einmündenden Strassen der Vortritt mittels den üblichen Signalen «Stop» oder «kein Vortritt» entzogen.

Die Erhebungen fanden zwischen August 2016 und Oktober 2017 statt.



Basel: St. Alban-Rheinweg



Zürich: Scheuchzerstrasse

Resultate und weiteres Vorgehen

Der Bericht zum Pilotversuch Velostrassen steht auf der Webseite des ASTRA zum Herunterladen zur Verfügung: [Velostrassen – Bericht Auswertung](#)

- Die Resultate aus den Pilotversuchen liefern keine eindeutigen Aussagen zur Zweckmässigkeit von Velostrassen. Weder konnte ein klarer Nutzen festgestellt werden, noch gab es Hinweise auf negative Auswirkungen. Auch zum Einfluss von Velostrassen auf die Verkehrssicherheit erlauben die Resultate aufgrund der tiefen Fallzahlen und der kurzen Laufzeit keine schlüssigen Aussagen. Für eine breite Umsetzung der Velostrassen müsste in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen vom Prinzip des Rechtsvortritts abgewichen werden (vgl. Art. 4, Abs. 1: «Eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale ist nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit es erfordert.»). Diese Abweichung stellt einen namhaften Eingriff ins bestehende Verkehrsregime dar und muss insbesondere in Anbetracht der hohen Unfallzahlen beim Veloverkehr sorgfältig abgewogen werden.
- Das ASTRA wird die Ergebnisse der Pilotversuche und eine allfällige Abweichung vom Prinzip des Rechtsvortritts in den Tempo-30-Zonen mit den betroffenen Fachgremien und -verbänden umfassend diskutieren und gestützt darauf über das weitere Vorgehen entscheiden. Für eine Aufnahme des Anliegens in die derzeit laufenden Verordnungsrevisionen liegen noch keine ausreichend konsolidierten Abstimmungen vor.
- Bis zur definitiven Entscheidung über die Einführung von Velostrassen dürfen die Pilotstrecken in Betrieb bleiben.

4.1.2019 Wau