



Velostrassen («Fahrradstrassen»)

Informationen zu den Pilotversuchen in Schweizer Städten

Ausgangslage

Sogenannte Fahrradstrassen haben sich im Ausland (D, A, B, NL) seit Jahren bewährt. Wichtigster Aspekt der Fahrradstrasse ist, dass sie gegenüber den einmündenden Quartierstrassen vortrittsberechtigt ist, wodurch Velofahrenden eine zügige und sichere Fahrt ermöglicht wird. Dieses Regime macht wichtige Quartierverbindungen für den Veloverkehr attraktiver.

Auch in der Schweiz werden Velostrassen in Fachkreisen und Gemeinden diskutiert. Insgesamt fünf Städte haben ihr Interesse für Pilotversuche angemeldet. Grundsätzlich sind in der Schweiz die Kantone und Gemeinden für den Veloverkehr zuständig, das Bundesamt für Strassen (ASTRA) koordiniert jedoch diese Anliegen zusammen mit der Velokonferenz Schweiz und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). In den Pilotversuchen sollen der effektive Einfluss auf die Verkehrssicherheit im Allgemeinen, auf die Qualität und den Komfort für den Veloverkehr sowie die Akzeptanz untersucht werden.

Rahmenbedingungen für die Pilotversuche

Das ASTRA kann gemäss Artikel 115 Absatz 2 SSV in besonderen Fällen Abweichungen von einzelnen Bestimmungen des Strassenverkehrsrechts gestatten und versuchsweise neue Symbole, Signale und Markierungen bewilligen.

Um für den Pilotversuch in Betracht zu kommen, muss eine Strasse zwingend folgende Vorgaben erfüllen:

- Bestandteil eines Veloroutennetzes
- maximale Fahrbahnbreite von 7 m
- möglichst geradliniger Verlauf der Fahrbahn mit wenigen horizontalen Versätzen
- gute Sichtverhältnisse
- mindestens 50% Veloanteil; beträgt das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) weniger als 3000 Fahrzeuge, kann der Veloanteil auch geringer sein
- siedlungsorientierte Strasse innerhalb einer Tempo-30-Zone
- keine Verzweigungen mit verkehrsorientierten Strassen
- keine namhaften Baustellen während der Versuchsphase auf der betreffenden Strecke oder auf Parallelstrecken

Nach Abschluss der Pilotversuche wird geprüft werden, ob diese Rahmenbedingungen für eine allfällige definitive Einführung der Velostrassen anzupassen sind.

Die Evaluation der Pilotversuche erfolgt gemäss einem Evaluationskonzept, das in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und in Absprache mit den beteiligten Städten erarbeitet wurde.

Pilotversuche

Folgende Städte nehmen an dem Pilotversuch teil (Stand 22.7.2016):

- Basel: St. Alban-Rheinweg; Mülhauserstrasse
Kontakt: nicola.kugelmeier@bs.ch
- Bern: Erlach-/Freiestrasse; Militär-/Beundenfeldstrasse
Kontakt: karl.vogel@bern.ch
- Luzern: Taubenhaus-/Bruchstrasse
Kontakt: martin.urwyler@stadtluzern.ch
- St. Gallen: Lindenstrasse
Kontakt: stefan.pfiffner@stadt.sg.ch
- Zürich: Scheuchzerstrasse; Affolternstrasse (Gesuch noch in Bearbeitung)
Kontakt: andrea.schumacher@zuerich.ch

Die Projektierung, die Durchführung, die Begleitung sowie die Kommunikation der Pilotversuche erfolgt durch die Städte, denen auch die entsprechende Finanzierung obliegt. Das ASTRA ist verantwortlich für das Evaluationskonzept, die Auswertung der Ergebnisse aus den Städten und die Erstellung des gesamtheitlichen Schlussberichts.

Signalisation der Pilotversuche

Die Signalisation erfolgt jeweils am Beginn der Velostrasse mit einem neuen Signal «Velostrasse». Damit die Velostrasse vortrittsberechtigt ist, wird den einmündenden Strassen der Vortritt mittels den üblichen Signalen «Stop» oder «kein Vortritt» entzogen. Der Beginn der Velostrasse sowie die Knoten werden mit einem gelben Fahrradsymbol auf der Fahrbahn markiert.

Heute ist in Tempo-30-Zonen eine vom Rechtsvortritt abweichende Regelung durch Signale nur zulässig, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert. Im Rahmen der Pilotversuche mit Velostrassen kann in Tempo-30-Zonen vom Rechtsvortritt abgewichen werden, um die Sicherheit und den Komfort für Velofahrende zu erhöhen.



Die Signalisation «Velostrasse» schafft keine weiteren Rechte oder Pflichten. Das zuweilen kommunizierte Nebeneinanderfahren von Velos ist bereits heute gemäss Art.43 Abs. 1 VRV auf signalisierten Velorouten auf Nebenstrassen gestattet. Dieses Recht ist unabhängig von der Signalisation Velostrasse.

Termine und Abschluss

Die Pilotversuche dauern mindestens 10 Monate und sind bis spätestens Ende September 2017 beendet. Der Abschlussbericht wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2018 vorliegen.

Gestützt auf diesen Bericht wird geprüft werden, ob das Signalisationsregime «Velostrassen» ins ordentliche Recht überführt bzw. in einem Vernehmlassungsverfahren zur Diskussion gestellt werden soll.

Ansprechperson ASTRA: Urs Walter, Fachverantwortlicher Veloverkehr; urs.walter@astra.admin.ch

22.7.2016 Wau