

# Velopolitik international

Blick über die Grenzen

Info-No. 3 <https://sichere-velorouten.ch>

## Separate Velospuren: erfolgreich in Belgien, Deutschland, Dänemark, Österreich, Niederlande

Seit den 1980er Jahren wurden in den Niederlanden über 1000 Velorouten (Fietsstraten) angeordnet.

1997 folgten ähnliche Gesetze in Deutschland, 2012 in Belgien, 2013 in Österreich.

In Schweizer Städten sind Velorouten und Velo-Vorzugsrouten inzwischen auch zum Thema geworden, aber punkto Qualität und Streckenführung bisher nicht zu vergleichen mit den Nachbarländern.

Velo-Vorzugsrouten ermöglichen in quartierorientierten Strassen mit schwacher Auto-Belastung eine gebündelte Veloführung mit hohem Sicherheits- und Komfort-Level. Sie leisten damit einen entscheidenden Beitrag zur Veloförderung.<sup>1</sup> Auch auf Hauptstrassen schaffen sie mehr Platz fürs Velo.

In den Niederlanden und in Dänemark ist die konsequente Umsetzung mit getrennter Verkehrsführung der eigentliche Erfolgsfaktor. Durch die einheitliche Gestaltung werden sie intuitiv richtig genutzt. So wird die nötige Aufmerksamkeit erreicht und es passieren weniger Unfälle.



In den Niederlanden und in Dänemark erfolgt die Veloführung in Kreuzungen möglichst ohne Verflechtung (links Schweiz; rechts Niederlande).



Kreisel mit umlaufendem Radweg, Niederlande



In den Niederlanden erfolgt die Veloführung im Ortsverkehr soweit möglich ohne Verflechtungen mit dem motorisierten Verkehr. In Kreiseln gelingt dies dank umlaufenden Radwegen. Insgesamt sind ca. 70 % der Velowegführungen an Kreiseln vortrittsberechtigt. Das System ist etabliert und die Unfallzahlen sind tief. Kreisel mit umlaufendem Radweg werden gegenüber Lichtsignalen bevorzugt.



Indirektes Linksabbiegen in Deutschland mit deutlicher Markierung

Das indirekte Linksabbiegen ist eine Möglichkeit, die Kreuzung ohne Verflechtung mit dem motorisierten Verkehr zu passieren. Man trifft diese Möglichkeit in Basel-Stadt nur selten. Es gibt sie zum Beispiel am Bankverein.

Das indirekte Linksabbiegen ist beliebt und angenehm: **Velofahrende bleiben am rechten Fahrbahnrand und stellen sich im einmündenden Knotenarm auf. Bei der nächsten Phase wird die Kreuzung passiert.**

In Dänemark ist das indirekte Linksabbiegen als Grundprinzip im Verkehrsrecht verankert. Eine spezifische Markierung oder Beschilderung ist nicht notwendig. In

Deutschland wird das indirekte Linksabbiegen situativ angewendet und entsprechend deutlich markiert. Eine situative Nutzung wäre auch in Basel-Stadt wünschbar.

### «Mehr Velo» breit gewünscht

Im August 2021 befragte das grösste deutsche Marktforschungsinstitut «Gesellschaft für Konsumforschung» (GfK) 1003 Personen von 16 bis 74 Jahren zum Thema Mobilitätsverhalten in der ganzen Schweiz. Laut GfK wünschen sich 61 % aller Befragten, dass der Stellenwert von E-Bikes und Velos im urbanen Verkehr deutlich zunimmt.

Mehr als die Hälfte (55 %) betrachtet E-Bikes als gute Alternative zum Auto.

Die Resultate decken sich mit den Befunden der jährlichen Bevölkerungsbefragung der BfU.<sup>2</sup> Dort sprachen sich sogar 60 % der Befragten für mehr Velowege aus.



Niederlande Foto D. Sigrist

<sup>1</sup> Pilotversuch Velostrassen Auswertung Pilotversuch Bundesamt für Strassen (ASTRA) 4. Januar 2018

<sup>2</sup> Beratungsstelle für Unfallverhütung: Erhebung 2021, Sicherheit im Strassenverkehr: Einstellung und Verhalten der Schweizer Bevölkerung [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch)