

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 101 (2014)
Heft: 10: Strassenräume = La rue, espace de vie = The streets as habitat

Artikel: Auch in der Schweiz : Velobahnen!
Autor: Kurz, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-515206>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auch in der Schweiz: Velobahnen!

Kopenhagen reserviert ganze Strassenzüge fast ausschliesslich für den Langsamverkehr und hat so nicht nur attraktive Velorouten, sondern gleichzeitig auch öffentliche Freiräume für die Anwohner geschaffen. Gibt es solche Ideen auch in der Schweiz?

Daniel Kurz

Die Schweiz ist wohl Weltmeisterin im Ausbau des öffentlichen Verkehrs; nur in osteuropäischen Hauptstädten und in New York City bewältigt dieser einen vergleichbaren Anteil am täglichen Berufsverkehr. Was aber das Fahrrad betrifft, hat die Schweiz noch sehr viel Entwicklungspotenzial. Sechs Prozent der täglichen Fahrten in der Stadt Zürich werden mit dem Velo bewältigt, 13 Prozent in der Schweizer Velo-Hauptstadt Winterthur. Das ist wenig im Vergleich mit Amsterdam oder Kopenhagen, wo Radfahrer über dreissig Prozent der Verkehrsteilnehmenden stellen. Natürlich ist die Schweiz nicht so flach wie diese Städte; wer in Bern oder St.Gallen Rad fährt, muss Steigungen in Kauf nehmen. Aber das ist nicht der einzige Grund. Es fehlt an sicheren und komfortablen Routen – vor allem über längere Strecken in den Städten.

Nicht auf Kosten des Stadtraums

Velowege werden zwar allenthalben gefördert und ausgebaut, aber noch fehlen eigentliche Netze, lange Routen von den Aussenquartieren ins Zentrum, vom Autoverkehr geschützte, schnelle und sichere Velobahnen. Und wo es eng und schwierig wird, an den Plätzen und Tramhaltestellen, ist es mit dem bisschen Komfort meist schnell vorbei. Noch schlimmer: Immer öfter werden, um separate Velowege anzulegen, die in der Schweiz ohnehin meist viel zu schmalen Trottoirs noch weiter verschmälert. Breite Trottoirs, auf denen man stehen bleiben oder aneinander vorbeigehen kann, ohne auszuweichen, sind jedoch eine minimale Voraussetzung für städtisches Leben in den Strassen. Warum kann man nicht – nur um ein Beispiel zu nennen – im Zürcher Seefeld etwa die

Dufourstrasse ganz für den Langsamverkehr – und für den Aufenthalt der Anwohner – reservieren? Warum gibt es keine durchgehende, verkehrsfreie oder verkehrsarme Verbindung von Altstetten oder Oerlikon bis zum See? An geeigneten Strassenzügen fehlt es im Grunde nicht. Wohl aber am politischen Willen und an der Phantasie der Planer.

Winterthur liegt in Führung

In einzelnen Schweizer Städten gibt es Projekte für längere, innere Velorouten: Fribourg will die «Trans-Agglomération» bauen (vgl. wbw 7/8–2014), und im Agglomerationsprogramm für das Limmattal ist eine Velobahn vorgesehen. Mit Abstand am weitesten ist jedoch die Stadt Winterthur, wo das Amt für Städtebau 2013 das Konzept für ein Netz von «Velobahnen» vorgelegt hat, die die Aussenquartiere mit dem Zentrum verbinden sollen.¹ Der Stadtrat hat dieses inzwischen gutgeheissen und will es in den Richtplan aufnehmen lassen. «Velobahnen» sind lange, schnelle und sichere Strecken quer durch die Stadt. Sie werden grundsätzlich auf der Fahrbahn verkehrsarmer Strassen oder auf Eigentrassee geführt; Nebeneinanderfahren ist möglich, in jeder Richtung führt eine Doppelspur von 2,40 Meter Breite; wo seitlich Autos parkieren, ist ein Abstand von 50 Zentimetern vorgesehen. Velos geniessen den Vortritt vor seitlichen Einbiegern wie vor überholenden Autos, und sie müssen ihre Spur nicht mit Fussgängern teilen, denn sie sollen sich ja schnell und sicher vorwärts bewegen können. Noch offen sind viele Fragen der Verkehrslenkung und Signalisation sowie der Erkennbarkeit und der Beleuchtung dieser Routen. Zwar verzichtete die Stadt Winterthur auf ein Pilotprojekt, das diese Fragen klären sollte, trotzdem werden die «Velobahnen» ab sofort im Rahmen ohnehin anfallender Strassensanierungen etappenweise gebaut.

Die Strassen in der Schweiz sind eng. Die republikanischen Stadtbehörden des 19. Jahrhunderts planten sie deutlich sparsamer als die Fürsten und Könige anderer europäischer Länder. Zwischen zwei Trottoirs und zwei Fahrbahnen haben in Schweizer Städten kaum irgendwo noch Basketballfelder Platz. Das hat zur Folge, dass über die Nutzung des knappen Strassenraums hier mit grösserer Gereiztheit gestritten wird als etwa in Kopenhagen. Umso wichtiger ist es, dass nicht über Trottoirverschmälerungen und Parkplätze, sondern in grossräumigerer Betrachtung über die Widmung ganzer Strassen gesprochen wird. —

¹ Stadt Winterthur, Projektstudie Velobahnen, Dezember 2013. Verfasser: asa Arbeitsgruppe für Siedlungsplanung und Architektur, Rapperswil (Download: www.bau.winterthur.ch/amt-fuer-staedtebau/verkehr-mobilitaet/projekte/velobahnen). Provelo Zürich, Bern und Basel fordern in ihren Städten ähnliche Konzepte und erarbeiten gegenwärtig entsprechende Vorschläge.