

Veloabstellplätze, Platz auf der Strasse, neue Regeln – so wird Velofahren noch attraktiver.

Es ist kein Zufall: Städte, die in der «Prix Velo Städte»-Umfrage (Seite 20 und 21) gut abschnitten, haben viele der Probleme gelöst, vor denen andere Städte oder Gemeinde noch stehen. Drei Velobereiche, in denen sich die Schweiz gesamthaft noch verbessern muss.

ALINE IST glücklich: Nach langem Zögern hat sie sich ein E-Bike gekauft, das ihren Alltag erheblich erleichtert. In ihrer Stadt mangelt es nämlich nicht an Steigungen und mit einem normalen Velo wäre es ziemlich anstrengend, ihre Einkäufe nach Hause zu bringen. Dank des E-Bikes stellen sich keine Fragen mehr: Sie kommt damit überall hin, egal, wohin die Fahrt führt.

Es gibt jedoch ein Problem: In ihrem Wohnhaus, einem Mietshaus aus den 1950er-Jahren, ist der Veloraum bereits überfüllt und befindet sich im Keller. Gäbe es Platz, könnte Aline ihr E-Bike dort abstellen. Aber sie will wegen der bereits bestehenden Konflikte zwischen ihren Nachbarn keinen weiteren Streit schüren. Darunter befinden sich auch mehrere Familien, die nicht alle ihre Zweiräder – einschliesslich derjenigen der Kinder – in dem dafür vorgesehenen Raum abstellen können.

Das Beispiel ist fiktiv, aber realistisch. E-Bikes mit einer Geschwindigkeit von 25 oder 45 km/h machen mehr als 40 Prozent des Veloabsatzes in der Schweiz aus. Auch Lastenvelos stehen dem in nichts nach und überzeugen immer mehr Menschen davon, damit Kinder oder Güter zu transportieren. Doch wo sollen diese Velos abgestellt werden? Und wo sollen die E-Bike-Modelle aufgeladen werden?

Überarbeitung des Bundesleitfadens

Das nationale Veloweggesetz (VWG), das Anfang 2023 in Kraft getreten ist, nennt «Veloparkierungsanlagen» als Bestandteil der

Velowegnetze, die bis Ende 2027 geplant und bis 2042 realisiert werden sollen. Das Gesetz präzisiert aber nicht, ob es sich um Parkplätze ausserhalb oder innerhalb von Gebäuden handelt. Es stehen jedoch weitere planerische Grundlagen für Eigentümer:innen, Mieter:innen und Architekt:innen zur Verfügung. Neben den Normen des Schweizerischen Verkehrs- und Strassenbauverbandes (VSS) haben das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und die Velokonferenz Schweiz das Handbuch «Veloparkieren: Empfehlungen für Planung, Realisierung und Betrieb» veröffentlicht. Es

«Ohne ihr Velo sicher und bequem abstellen zu können, verzichten viele Menschen auf das Velofahren.»

Europäischer Radfahrerverband

empfiehlt einen Velostellplatz pro Zimmer. Dieses Instrument ist jedoch veraltet (das Handbuch stammt aus dem Jahr 2008), und die Normen sind nur dann verbindlich, wenn sie in kantonalen oder kommunalen Gesetzen und Verordnungen verankert sind. Das ist aber nicht überall der Fall.

Das Handbuch des ASTRA wird derzeit überarbeitet, um auch neuen Velotypen Rechnung zu tragen. In der Zwischenzeit haben





Sollte man sich einen Wachhund anschaffen, um sein brandneues E-Bike zu schützen? Es gäbe praktischere Lösungen, etwa Veloabstellplätze – auch im Freien.

zahlreiche Städte und Kantone eigene Vorschriften erlassen (etwa Genf, Sitten, Lausanne, Bern, Zürich und St. Gallen). Die Liste wurde auf der Website des Forums Velostationen Schweiz veröffentlicht. Zu klärende Fragen betreffen die Anzahl der pro Wohnung vorzusehenden Abstellplätze, den Abstand zwischen den Velos und den Anteil der Plätze für Spezialvelos.

Für bestehende Gebäude existieren externe Lösungen wie Unterstände oder Fahrradboxen, die teils mit Steckdosen ausgestattet sind. Im Gebäude verbieten manche Eigentümer jedoch das Aufladen über das allgemeine Stromnetz aus Sicherheitsgründen, andere hingegen bieten kostenpflichtige Abstellplätze.

Neue europäische Vorschriften

Die Frage der Abstellmöglichkeiten ist für die Veloförderung von entscheidender Bedeutung. «Ohne das Velo sicher und bequem abstellen zu können, verzichten viele Menschen auf das Velofahren», schreibt der Europäische Radfahrerverband (ECF) auf seiner Website. Dessen Forderungen wurden in die Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Ge-

bäuden (EPBD) aufgenommen, die bis Ende des Jahres in das nationale Recht der EU-Mitgliedstaaten umgesetzt werden muss. Der Text fordert zwei Veloabstellplätze pro Wohnung sowie zehn Prozent der Stellplätze für sogenannte Spezialfahrräder.

Aber was kann Aline tun, um ihr teures E-Bike anderswo als auf dem Trottoir abzustellen? «Ich rate ihr, mit Nachbarn zu sprechen, die die gleichen Schwierigkeiten haben», sagt Marie Métrailler, Verantwortliche des Forums Velostationen von Pro Velo. «Es lohnt sich zudem, in den kantonalen oder kommunalen Bauvorschriften nachzuschauen, wie viele Veloabstellplätze pro Wohnung vorgesehen sind, bevor sie sich an die Hausverwaltung oder den Eigentümer wendet. Sie kann auch mit ihrer Gemeinde Kontakt aufnehmen. Der Regionalverband von Pro Velo hilft ihr gerne bei diesen Schritten.» oo

Weitere Informationen:

Alle Quellen zu den Artikeln in diesem Dossier:



Angst vor dem Strassenverkehr?

Viele Menschen würden das Velo gerne im Alltag nutzen, verzichten aber darauf, weil sie sich nicht sicher fühlen. Das sollte nicht so sein.

YANNICK HAT regelmässig einen Albtraum: Auf dem Weg ins Büro gerät er mit dem Velo zwischen einen Bus und ein Auto. Er schreckt auf, erleichtert, dass es nur ein Traum war, zugleich aber auch traurig, weil er Angst vor dem Verkehr hat. Sein Velo nutzt er nur noch am Wochenende für Ausflüge aufs Land. Statt mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, nimmt Yannick täglich den Bus. Dieser bringt ihn zwar direkt vor die Tür seines Arbeitgebers, allerdings erst nach langen Umwegen. Gleichzeitig würde sich Yannick gerne mehr bewegen und häufiger mit dem Velo fahren.

Yannick existiert zwar nicht, aber sein Beispiel ergänzt die Illustration in diesem Artikel. Seine Angst ist leider sehr real. Das geht auch aus dem Bericht des Prix Velo Städte (Seite 20 und 21 im «Pro Velo Magazin») hervor: Alle Städte, ausser Winterthur erhielten in den Kategorien Verkehrssicherheit und Komfort eine ungenügende Note. Auch die Umfrage «Barometer zum verantwortungsbewussten Fahrverhalten» der Stiftung Vinci Autoroutes mit über 12 000 Autofahrenden aus elf europäischen Ländern liefert Hinweise, dass diese Sorgen nicht unbegründet sind. So gaben 88 Prozent der Autofahrenden zu, Höchstgeschwindigkeiten zu überschreiten, 35 Prozent fuhren trotz Müdigkeit, 62 Prozent telefonierten während der Fahrt und 36 Prozent nutzten ihr Handy am Steuer.

Deutlich eingeschränkte Sicht

In den vergangenen Jahrzehnten sind Autos immer grösser geworden, ohne dass die Strassen entsprechend verbreitert wurden. Die investigative Journalistin Esther Chavannes verdeutlichte dies in einer vom niederländischen Medienunternehmen Pointer veröffentlichten Untersuchung: «Ein Panzerfahrer sieht die Kinder vor sich viel besser als eine Person am Steuer eines der beiden beliebtesten Pick-up-Modelle, die in den Niederlanden tausendfach zugelassen sind.» Hinzu kommt: In der Schweiz gibt es



Die Angst vor dem Verkehr kann Menschen davon abhalten, das Velo täglich zu nutzen.

im Gegensatz zu anderen Ländern keinen gesetzlich festgelegten Mindestabstand beim Überholen von Velofahrenden. Die Gerichtspraxis legt Artikel 35 des Strassenverkehrsgesetzes, der einen «ausreichenden Abstand» vorschreibt, wie folgt aus: Bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km/h sollte der seitliche Abstand mindestens 90 Zentimeter betragen, bei höheren Geschwindigkeiten mindestens 1,5 Meter. Die Bemühungen von Pro Velo, einen Mindestabstand von 1,5 Metern gesetzlich zu verankern – etwa mit der Kampagne «Abstand ist Anstand» – haben bisher nicht zum Erfolg geführt.

Wenn der Lastwagen Angst macht

Die toten Winkel bei Lastwagen geben einen weiteren Grund zur Sorge. 2025 lehnte der Bundesrat den Vorstoss der Pro-Velo-Präsidentin und Nationalrätin Delphine Klopfenstein Broggin ab, wonach Lkw-Fahrende innerorts beim Rechtsabbiegen im Schrittempo fahren müssen – wie dies bereits in Deutschland und Österreich gilt, wenn das Fahrzeug nicht

mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet ist.

Es gibt kein Patentrezept gegen Angst, sie bleibt ein subjektives Gefühl. Dennoch lässt sich Selbstvertrauen beim Velofahren gewinnen, ohne gleich zum oder zur sportlichen Velofahren werden zu müssen. Einen wichtigen Beitrag leisten dabei verschiedene Angebote von Pro Velo: Fahrkurse für alle Velofahrenden, das Onlineprogramm LEVEL UP YOUR RIDE (Seite 19) sowie die Kurse von Städten, Gemeinden und externen Partnern, die wertvolles Wissen und praktische Erfahrungen vermitteln. Doch all diese Kurse können den Ausbau der notwendigen Infrastruktur nicht ersetzen. «Um möglichst viele Menschen vom Velofahren zu überzeugen, gibt es nicht 10 000 Lösungen», erklärt Ursula Wyss, Vorstandsmitglied von Pro Velo. «Es braucht vom übrigen Verkehr getrennte Velowege. Nur diese können das angestrebte Sicherheitsgefühl vermitteln. Dank ihnen ist das Velofahren kein Abenteuer mehr, sondern ganz normale Aktivität.» oo

Was, wenn sie zusammen fahren?

Die Abneigung der Jugendlichen gegen das Velofahren ist kein schweizerisches Phänomen. Als möglicher Grund gilt das fast überall geltende Verbot des Nebeneinanderfahrens. Dadurch geht die soziale Funktion auf dem Weg zur Bildungseinrichtung weitgehend verloren.

MAL GANZ ehrlich: Sitzen Auto- und Beifahrende in ihren Autos etwa hintereinander? Diese ironisch gemeinte Frage fiel während einer Podiumsdiskussion an der Velo-City-Konferenz 2025. Sie zielte auf eine absurde Verkehrsregel ab, die in vielen europäischen Ländern gilt. Auf dem Velo nebeneinanderzufahren, ist – mit wenigen Ausnahmen – verboten.

In der Schweiz gelten solche Ausnahmen unter anderem auf Velowegen, auf signalisierten Velorouten auf Nebenstrassen sowie in Begegnungszonen (20er-Zonen), in denen zu Fuss Gehende Vortritt haben. Velofahrende dürfen zudem in dichter Formation als elfköpfige Gruppe nebeneinanderfahren oder dann, wenn dichter Veloverkehr herrscht. Immer vorausgesetzt, sie behindern den übrigen Verkehr nicht.

Diese Bedingungen sind auf dem Weg zur Schule oder zur Ausbildungsstätte nach wie vor selten anzutreffen – auch wenn einige Städte Fortschritte gemacht und beim Prix Velo Städte (Seite 20 und 21) gut abgeschnitten haben. Für Jugendliche wie auch für alle anderen ist die Möglichkeit, sich unterwegs auszutauschen, jedoch zentral. Umfragen in den Niederlanden zeigen beispielsweise, dass viele junge Menschen genau diese Momente schätzen: gemeinsam im eigenen Tempo unterwegs zu sein, sich zu unterhalten und auf Wegen zu fahren, die vollständig vom Autoverkehr getrennt sind.

Fragen der Sicherheit

Es gibt weitere Gründe, die für das Nebeneinanderfahren sprechen: Velofahrende sind dadurch besser sichtbar. Zudem können Autofahrende eine Gruppe schneller überholen, als wenn sich Velofahrende über eine längere Strecke verteilen. Auch aus Sicherheitsgründen kann das Nebeneinanderfahren sinnvoll sein: Velo-



Junge Menschen – und nicht nur sie – würden gerne nebeneinanderfahren. Derzeit ist dies jedoch nur in klar definierten Situationen und an entsprechend gekennzeichneten Orten erlaubt.

fahrende können sich gegenseitig auf Gefahren aufmerksam machen oder auf Probleme hinweisen, die sonst unbemerkt blieben.

«Sitzen Auto- und Beifahrende in ihren Autos etwa hintereinander?»

Diskussionsteilnehmerin an der Velo-City-Konferenz

Als Reaktion auf den Leitfaden «Handbuch Velobahnen» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) forderte Pro Velo bereits 2025 Velostrassen,

die vom Autoverkehr getrennt sind und auf denen das Nebeneinanderfahren erlaubt ist.

«Vorschriften laufen fast überall darauf hinaus, dass Velofahrende den Autoverkehr nicht behindern sollen», bemerkt Pro-Velo-Präsidentin Delphine Klopfenstein Broggin. «In der Regel müssen sie hintereinander und möglichst vorsichtig fahren. Was wäre, wenn wir das Gleichgewicht zwischen den Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Raums wiederherstellen?» Die Städte, die beim Prix Velo Städte die höchsten Bewertungen erzielten, haben das verstanden: Dort wird das Velofahren nicht bloss toleriert, sondern aktiv gefördert. oo