

Luzern, 31. März 2026

ANTWORT AUF ANFRAGE**A 613**

Nummer: A 613
Protokoll-Nr.: 393
Eröffnet: 01.12.2025 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Anfrage Roos Guido und Mit. über die Stärkung der Sicherheit von Velofahrenden

Frage 1: Welche signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen gibt es im Allgemeinen, um die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr, insbesondere bei Abzweigungen, Kreuzungen und Kreisel zu erhöhen?

Die Sicherheit von Velofahrenden lässt sich durch verschiedene signalisationstechnische, markierungstechnische und bauliche Massnahmen erhöhen. Besonders wichtig sind separate Infrastrukturen für den Veloverkehr. Dazu zählen Radstreifen auf der Fahrbahn des motorisierten Verkehrs sowie abgesetzte, strassenbegleitende Radwege, die baulich von der Fahrbahn getrennt sind. Radstreifen mit unterbrochener gelber Linie dürfen von anderen Fahrzeugen nur dann befahren werden, wenn sie den Fahrradverkehr nicht behindern (Art. 40 Abs. 3 der [Verkehrsregelnverordnung](#)). Radstreifen mit ununterbrochener Linie (durchgehende Velostreifen) dürfen von anderen Fahrzeugen nicht befahren werden (Art. 74a Abs. 1 [Signalisationsverordnung](#)). Baulich abgesetzte Radwege sind den Velofahrenden vorbehalten, wobei Zufussgehende die Radwege benützen dürfen, wenn Trottoir oder Fusswege fehlen (Art. 40 Abs. 2 der Verkehrsregelnverordnung). Häufig werden Rad- und Fussweg kombiniert geführt, wobei sich Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger die Verkehrsfläche teilen. Dies ist ebenfalls dort der Fall, wo Trottoirs für das Befahren mit Velos geöffnet werden (Signal «Fussweg» mit Zusatztafel «Velo gestattet»).

Besonders gefährdet sind Velofahrende im Bereich von Knoten wie Einmündungen, Kreuzungen und Kreiseln. Zur Erhöhung der Sicherheit stehen auch hier zahlreiche signalisationstechnische, markierungstechnische und bauliche Massnahmen zur Verfügung. Zu den wichtigsten zählen separate Flächen auf oder neben der Fahrbahn, etwa Aufstellbereiche für Radfahrende («Velosäcke») vor Lichtsignalanlagen, abgesetzte Querungen an Knoten sowie Aufstellflächen für das indirekte Linksabbiegen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat zu diesem Thema eine [Vollzugshilfe](#) veröffentlicht, auf welche hier verwiesen wird. Wo eine erhöhte Gefahr besteht, dass der motorisierte Verkehr beim Queren des Radstreifens das Vortrittsrecht der Radfahrerinnen und Radfahrer missachtet, kann zudem durch die Roteinfärbung des Radstreifens die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden für die Gefahrenstelle erhöht werden.

Gerade bauliche Massnahmen für Mobilitätsbedürfnisse benötigen Platz, der insbesondere in städtischen Gebieten nur eingeschränkt vorhanden ist. Bauliche Massnahmen für einen Verkehrsträger gehen dabei in der Regel zulasten des Platzes eines anderen Verkehrsträgers. Es ist also immer eine Herausforderung, die richtige Balance zwischen den unterschiedlichen Zielen wie Sicherheit und Verkehrsfluss und den verschiedenen Verkehrsmitteln zu finden.

Frage 2: In welchen Schweizer Gemeinden sind die Sicherheitsmassnahmen für Velofahrende besonders gut umgesetzt?

Auf diese Frage gibt es keine eindeutige Antwort. Viele Gemeinden und Städte haben in den vergangenen Jahrzehnten grosse Anstrengungen unternommen, um die Sicherheit von Velofahrenden zu verbessern und den Anteil des Veloverkehrs zu erhöhen. Eine objektive Messgrösse für die Qualität der umgesetzten Sicherheitsmassnahmen besteht jedoch nicht. Hinweise liefern Befragungen von Velofahrenden. Die Organisation Pro Velo Schweiz führt seit 2005 alle vier Jahre eine Umfrage zur Velofreundlichkeit von Schweizer Städten und Gemeinden durch und zeichnet die velofreundlichsten mit dem Prix Velo aus. Im Jahr 2022 wurde in der Kategorie der grossen Städte mit mehr als 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern Winterthur (Note 4.4) ausgezeichnet, in der Kategorie der mittelgrossen Städte mit zwischen 30'000 und 99'999 Einwohnerinnen und Einwohnern Köniz (Note 4.2) und in der Kategorie kleine Städte Burgdorf (Note 4.7). Von den Luzerner Gemeinden waren die Stadt Luzern (Note 3.7) und die Stadt Kriens (Note 3.8) in der Auswertung vertreten. Im Frühjahr 2026 werden die Resultate der neusten Umfrage veröffentlicht.

Frage 3: Welche Auswirkungen der getroffenen Massnahmen lassen sich in den Unfallstatistiken erkennen?

Für das Unfallgeschehen sind neben den oben genannten Massnahmen viele weitere Faktoren massgebend, wie die Verkehrsmenge und -zusammensetzung oder die Fahrbeziehungen, die sich laufend verändern. Die [Verkehrsunfallstatistiken](#) sind öffentlich zugänglich. Ausserdem hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zu diesem Thema eine Datenbank aufgebaut, anhand derer die Auswirkungen verschiedener Massnahmen auf die Verkehrssicherheit evaluiert werden können: die GIS-Plattform Massnahmenevaluation Verkehrsinfrastruktur [MEVASI](#). Die neuste Wirkungsanalyse anhand dieser Daten zeigt unfallreduzierende Effekte von teilweise über 60 Prozent.

Frage 4: Welche signalisationstechnischen und baulichen Massnahmen setzt der Kanton Luzern bereits um, um die Sicherheit der Velofahrenden im Verkehr zu erhöhen?

Beim Bau und Unterhalt aller Strassen werden die anerkannten Regeln der Strassenbautechnik angewendet. Sie entsprechen dem aktuellen Stand der Wissenschaft, Technik und Erfahrung. Wenn die einschlägigen Gesetze und Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beachtet werden, ist die Verkehrssicherheit bestmöglich gewährleistet.

Frage 5: Welche Normen, Richtlinien und weiteren Vorgaben sind für die Erstellung von durchgehenden Velostreifen, Velosäcken und weiteren Velosicherheitsmassnahmen im Kanton Luzern zu beachten?

VSS-Normen:

- SN 640 060 Leichter Zweiradverkehr; Grundlagen
- SN 640 064 Führung des leichten Zweiradverkehrs auf Strassen mit öffentlichem Verkehr
- SN 640 850a Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche
- VSS 40 200a Geometrisches Normalprofil; Allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente
- VSS 40 201 Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer
- VSS 40 202 Geometrisches Normalprofil; Erarbeitung
- VSS 40 252 Knoten; Führung des Veloverkehrs

Beratungsstelle für Unfallverhütung:

- [bfu-Fachdokumentationen](#)

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz ([SVG](#))
- Signalisationsverordnung ([SSV](#))
- Verkehrsregelverordnung ([VRV](#))
- [Weisungen des UVEK vom 11. Juli 2024 über besondere Markierungen auf der Fahrbahn](#)
- [Vollzugshilfen Veloverkehr:](#)
 - Handbuch Velobahnen
 - Handbuch Veloverkehr in Kreuzungen

Kanton Luzern:

- Standards Fuss- und Veloverkehr
- Fachordner vif:
 - [vif-Richtlinie 653.201 «Richtlinie Markierung»](#)

Frage 6: Welches Potenzial sieht der Kanton Luzern in der Erstellung von weiteren durchgehenden Velostreifen, Velosäcken, vom motorisierten Verkehr baulich getrennten Velowegen und anderen Velosicherheitsmassnahmen?

Das Potenzial der genannten und weiterer Massnahmen für den Veloverkehr ist gross. Rund 60 bis 70 Prozent der Bevölkerung würden überhaupt oder vermehrt Velo fahren, wenn sie die Infrastruktur als sicher einschätzen würden. Voraussetzung dafür ist eine hochwertige und als sicher empfundene Veloinfrastruktur. Beispiele aus der Schweiz und dem Ausland zeigen, dass sich dieses Potenzial dadurch besser ausschöpfen liesse. So konnte die Stadt Bern mit ihrer «Velo-Offensive» den Veloanteil innerhalb von zehn Jahren auf rund 20 Prozent verdoppeln. Untersuchungen des ASTRA im Pendlerverkehr zeigen zudem, dass bis zu 15 Prozent der Autofahrenden – in Städten teilweise noch mehr – auf bestimmten Strecken auf das Velo umsteigen, wenn attraktive und direkte Veloverbindungen bestehen ([ASTRA 2022, Screening Velobahnen entlang nationaler Verkehrsinfrastrukturen](#)).

Frage 7: Wie setzt der Kanton Luzern durchgehende Velostreifen, Velosäcke und weitere Velosicherheitsmassnahmen bei Ampelanlagen systematisch um?

Die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist Voraussetzung für die Bewilligung kantonalen Strassenbauprojekte. Die gängigen sicherheitserhöhenden Massnahmen sind Bestandteil der Standards für den Fuss- und Veloverkehr sowie der übergeordneten Normen und Richtlinien. Der Kanton Luzern setzt diese Massnahmen im Rahmen der laufenden Planungen um und ergänzt sie durch Sofortmassnahmen.

Frage 8: Wie unterstützt der Kanton Luzern Gemeinden in der Umsetzung von durchgehenden Velostreifen, Velosäcken und weiteren Velosicherheitsmassnahmen?

Der Kanton Luzern hat mit den bereits erwähnten Standards Fuss- und Veloverkehr ein übersichtliches und verständliches Handbuch erstellt, das spezifisch auf den Kanton Luzern zugeschnittene Standardlösungen enthält. Es bietet eine Übersicht aller relevanter Themen und soll auch den Gemeinden als Arbeitshilfe dienen.