Für Velofahrende angepasste Kreuzungen

Beschreibung

An Kreuzungen ist das Linksabbiegen mit einem erhöhten Risiko verbunden, weil dabei mehrere Fahrspuren überquert werden müssen. Es gibt drei Möglichkeiten, die Sicherheit für Velofahrer:innen zu erhöhen:

- Das direkte Linksabbiegen auf der Fahrbahn mit einem Mittelstreifen für Velos, um die Querung in zwei Schritten auszuführen;
- Das indirekte Linksabbiegen, bei dem Velofahrende sich vor dem Überqueren in die Zielrichtung am rechten Strassenrand einordnen können;
- Das indirekte Linksabbiegen auf einem Radweg, der durch Furten von der Kreuzung getrennt ist (holländisches Modell).

Ausserdem gibt es zwei weitere unterstützende Massnahmen an Kreuzungen:

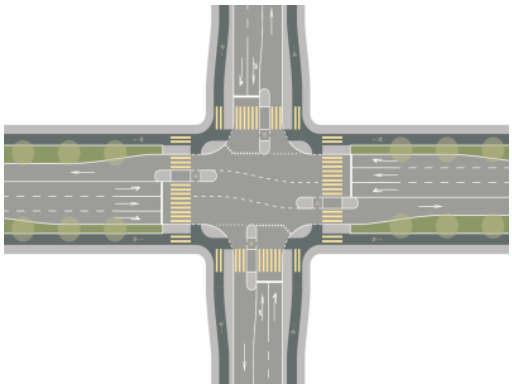
- Ein Velosack, d.h. vorgezogene Haltelinien an Ampeln, ermöglichen es Velofahrenden, sich vor den Autos zu positionieren, was ihre eigene Sicht, ihre Sichtbarkeit und ihren Komfort verbessert;
- Velofahrenden vorbehaltene Abbiegespuren (geschützt oder ungeschützt durch Inseln), die einen Wechsel der Fahrspur vermeiden.

Nutzen

Aufgrund der Koexistenz mit dem motorisierten Verkehr sind Kreuzungen für Velofahrende besonders kritische Orte. Es drohen Zusammenstösse, sei es aufgrund zu kleiner Flächen, querender Abbiegespuren, aber auch wegen ungenügender Sichtbarkeit der Velofahrenden oder dem "looked-but-failed-to-see"-Phänomen (wenn Autofahrende die Abwesenheit eines Autos prüfen, ohne dabei ein Velo zu sehen). Durch Massnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Velofahrenden (eigene Flächen) und durch die physische Trennung vom motorisierten Verkehr wird die **Sicherheit** der Velofahrenden stark erhöht. Je nach Grad der Trennung, wie beim indirekten Linksabbiegen, richten sie sich diese Massnahmen an alle **Verkehrsteilnehmenden und Fahrtzwecke**.

Herausforderungen

Nach einem Radweg ist ein Wechsel des Verkehrsregimes und die Rückführung der Velos auf die Fahrbahn an einer Kreuzung aus Sicherheitsgründen (schwieriges Kreuzungsmanöver) zu vermeiden. Das Queren in zwei Phasen (indirektes Linksabbiegen) bietet mehr Sicherheit, kann aber den Fahrfluss auf einer Veloroute beeinträchtigen. Durch eine gute Abstimmung der Ampeln können die Wartezeiten jedoch begrenzt werden. Die physische Trennung von Veloverkehr und Autos an Kreuzungen (Radweg) erfordert mehr Platz, ist aber die beste Lösung für möglichst viele Verkehrsteilnehmer:innen. Gemischte Flächen für Fussgänger:innen und Velofahrende können bei heiklen Kreuzungen temporär die Sicherheit für Velofahrende verbessern, sollten jedoch als langfristige Lösung vermieden werden.



Plan einer Kreuzung mit Radwegen und Velofurten (holländisches Modell). Quelle: ASTRA und Velokonferenz, 2021

Velofurt und separater Radweg, Luzern. Quelle: ASTRA und Velokonferenz, 2021

Mittelstreifen zum Linksabbiegen in der Murtenstrasse, Bern

Indirektes Linksabbiegen von der Schloss- in die Huberstrasse, Bern

Visualisierung einer velofreundlichen Kreuzung. Quelle: Velokonferenz Schweiz

Quellen

- ASTRA & Velokonferenz Schweiz (2021): Veloverkehr in Kreuzungen: Handbuch. Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 17
- Velokonferenz Schweiz (2012): Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen (HLS)
- bfu (2017): Radverkehr – Linksabbiegen, Empfehlung Verkehrstechnik, BM.014-2017
- VSS (1998): Führung des leichten Zweiradverkehrs im Bereich von Knoten. Forschungsauftrag 3/95
- SN 640 252: Knoten; Führung des leichten Zweiradverkehrs, VSS-Norm
- SN 640 850a: Markierungen; Ausgestaltung und Anwendungsbereiche, VSS-Norm
- Velokonferenz Schweiz (2023): Visualisierungen guter Veloinfrastruktur